359.0944
M29d

THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

359.0944
M29d

The person charging this material is responsible for its return on or before the **Latest Date** stamped below.

Theft, mutilation, and underlining of books are reasons for disciplinary action and may result in dismissal from the University.

University of Illinois Library

NOV 23 1969

AUG 27 1982

JUL 30 1982

OCT 18 1987

SEP 23 1987

L161—O-1096

HENRI MALO

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS
URBANA

Les Derniers CORSAIRES

DUNKERQUE (1715-1815)

PARIS
ÉMILE-PAUL FRÈRES, ÉDITEURS
14, RUE DE L'ABBAYE, 14

MCMXXV

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS
URBANA

UNIVERSITY OF ILLINOIS
LIBRARY

HENRI MALO

Les Derniers CORSAIRES

DUNKERQUE (1715-1815)

PARIS
ÉMILE-PAUL FRÈRES, ÉDITEURS
14, RUE DE L'ABBAYE, 14

MCMXXV

350,0944
M29d

A MONSIEUR ARTHUR CHUQUET

de l'Institut

Au maître bienveillant et à l'ami qui encouragea dès le début ces études d'histoire maritime.

H. M.

606679

AVANT-PROPOS

Ce volume contient la fin de l'histoire des corsaires de notre grand port du Nord. Il embrasse la période comprise entre les traités d'Utrecht et ceux de Vienne, entre 1715 et 1815. La dernière guerre du règne de Louis XIV a marqué l'apogée de la guerre de Course : nous allons assister à sa décadence, qui tient non pas aux corsaires, mais aux conditions qui leur sont faites. Ils montrent toujours les mêmes capacités guerrières et nautiques, quelques-uns donnent l'exemple du plus bel héroïsme, mais la ruine du port de Dunkerque fut la rançon du dernier traité signé par le grand roi : le port est comblé, ses fortifications rasées, et, clause qui jouera jusqu'à la déclaration de la guerre d'Amérique, un commissaire anglais surveillera sur place l'exécution du traité, empêchant tous travaux susceptibles d'améliorer ce déplorable état de choses.

D'autre part la législation et l'administration de la Course ne répondent pas à ses besoins aussi exactement que par le passé ; on perd de vue peu à peu son véritable but et les moyens d'action qui lui sont indispensables. Cet aveuglement du pouvoir sera complet sous Napoléon, qui n'entendit jamais rien aux choses

de la mer. Il est curieux de constater alors dans les opérations de Course l'importance que prend en fin de compte le combat à coups de papier timbré.

Cependant la bravoure des capitaines, le pittoresque de la vie des marins, l'imprévu de leurs aventures demeurent les mêmes que par le passé. Voici les corsaires au premier plan dans les affaires d'Écosse, au cours de la romanesque équipée du Prétendant Charles-Édouard, lors de la guerre de la Succession d'Autriche. Durant la guerre de Sept ans, Pierre et Benjamin Bart, neveu et petit-neveu du chef d'escadre de Louis XIV, se font tuer en soutenant une lutte épique contre un ennemi plus fort qu'eux ; François Thurot, jeune, élégant, audacieux, accomplit d'étonnantes expéditions dans des conditions défavorables ; l'incapacité du gouvernement s'y révèle, et elles permettent d'instructives remarques sur l'évolution des idées et des mœurs ; Thurot est tué, lui aussi, à son poste de commandement. Puis vient la guerre d'Amérique : Royer, qui donnait les plus belles espérances, subit la même destinée ; particularité de cette guerre : des corsaires américains arment des navires à Dunkerque et écument les Mers Étroites.

La Révolution bouleverse les institutions maritimes ; elle ne peut rien sur la nature humaine, si bien qu'elle ne modifie guère la pratique de la Course. Les abus subsistent. La suppression des franchises de Dunkerque, l'obligation de l'inscription maritime pour tous les marins, et le choix que fera Napoléon de Boulogne comme centre des opérations de la Flotille, réduisent à peu de chose l'activité de la Course à Dunkerque même, si on la compare à celle d'un illustre passé,

Mais les armateurs dunkerquois opèreront à Amsterdam, à Hambourg, à Dantzig, suivant les progrès des armées françaises ; la débâcle venue, les archives qui conservent la trace de cette activité reculeront avec ces mêmes armées pour venir refluer sur Dunkerque. Cette fois, ce sera bien la fin de la guerre de Course. Il n'était pas besoin que la Déclaration de Paris de 1856 en proclamât la suppression : désormais, étant donné les conditions de la navigation, les marines d'État seules peuvent pratiquer la Course ; on l'a bien vu durant la dernière guerre.

On trouvera au bas des pages l'indication des sources de ce volume, établi comme les précédents à peu près uniquement sur des documents inédits. A celles utilisées auparavant sont venues s'ajouter plusieurs séries des Archives départementales du Nord, les archives de la famille Torris qui m'ont été libéralement ouvertes, et une copieuse correspondance entre le maire et le sous-préfet de Dunkerque, tous deux armateurs en Course sous le premier Empire, qui m'a été obligeamment communiquée par M. Liénaert. Je prie M. Liénaert et M. Torris d'agréer mes bien vifs remerciements. J'en dois aussi à M. Henri Durin qui non seulement a mis à ma disposition divers curieux documents en sa possession, mais encore le relevé méticuleux qu'il a pris la peine de faire du mouvement du port de Dunkerque entre 1740 et 1815, et son minutieux dépouillement de la *Feuille d'Annonces* pendant la période révolutionnaire et impériale.

Pour l'identification des noms de lieux, on se reportera avec fruit à la carte des Mers Étroites conçue expressément dans le but de situer les expéditions de nos

corsaires, et insérée dans notre précédent volume intitulé : *La grande guerre des Corsaires.*

Je renouvelle à la Ville de Dunkerque et à son maire, M. Henri Terquem, les remerciements que j'ai inscrits en tête de ce précédent volume, et que je suis heureux de leur adresser encore une fois en tête de celui-ci.

CHAPITRE I

GUERRE DE LA SUCCESSION D'AUTRICHE

(1744-1748)

I

LA PAIX INSTABLE

L'un après l'autre s'éteignent les acteurs des grandes guerres de Louis XIV. Quinze ans après la paix, le commissaire des guerres Ségent compte encore à Dunkerque cinq ou six de ces capitaines qui accomplirent « des actions de valeur prodigieuses. » En cas de guerre, « ils serviroient encore avec distinction (1) ».

Éventualité à envisager : le désir de paix de quelques-uns ne suffit pas pour l'imposer à tous. La menace de guerre couve, et le commerce sur mer manque de sécurité.

Malgré la paix d'Utrecht, les corsaires hollandais continuent à saisir des bâtiments français sur l'Océan et la Méditerranée. Le Conseil de Marine refuse aux propriétaires des lettres de représailles, qui « pourroient avoir des suites » ; il se contente à peu de frais

(1) Ségent, *Mémoire concernant la ville de Dunkerque*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, X, 1907, p. 107.

des assurances fournies par le Pensionnaire, qui laisse espérer à notre ambassadeur à La Haye que justice sera rendue un jour ou l'autre aux armateurs lésés.

Sur les mers du Nord, Suédois et Danois rendent le trafic impraticable : ils arrêtent les navires français qui entrent et sortent de leurs ports, même à vide. Les Suédois confisquent deux navires appartenant à Tugghe et à Vermere ; on en refuse la restitution réclamée par le Régent, qui ordonne à l'Amirauté de Dunkerque d'arrêter au port deux bâtiments suédois. L'ambassadeur de Suède obtient mainlevée de ces navires sous promesse de restitution des navires dunkerquois : promesse platonique ; en définitive, les armateurs perdent plus de 105.000 livres. Quatre autres se trouvent dans le même cas. Et cependant les corsaires danois et suédois ne se gênent nullement pour entrer dans les ports français avec des prises neutres. L'un d'eux, de vingt-deux canons et quatre-vingts hommes, relâche à Dunkerque avec une prise d'Amsterdam ; son capitaine est un Anglais, porté sur sa commission en guerre avec un nom suédois. Un autre relâche à Paimbœuf ; une partie de l'équipage se compose de marins français qui y servent sans permission : on les emprisonne. Il faudra la mort du roi de Suède pour que le Sénat de Stockholm ordonne à ses corsaires de ne capturer que des bâtiments ennemis et de laisser passer les neutres.

A la côte de Guinée, aux Antilles et sur le Grand Banc, des forbans, insoucieux des promesses d'amnistie, continuent à tenir la mer. En Méditerranée, l'amiral Byng « traite les sujets du roi en ennemis » ; les capitaines Roux et Audibert se voient arrêter (décembre 1718). Sur la mer du Nord, les brigantins

armés qui escortent les pêcheurs anglais coupent les filets des pêcheurs français ; un pêcheur de Dunkerque veut s'y opposer, et reçoit des coups de feu (1).

La malencontreuse et courte lutte contre l'Espagne (1719-1720) n'affecte guère les Dunkerquois. Rien ne les désigne au nombre des Français qui arment en course sous pavillon espagnol, mais les défenses de servir à l'étranger ne les empêchent pas de s'engager à la Compagnie d'Ostende. Trois vaisseaux de la Compagnie, forcés de relâcher à Dunkerque en février 1724, ont pour capitaines des Dunkerquois : on les emprisonne comme sujets du roi engagés sans permission au service de l'Autriche, et coupables d'avoir enrôlé des matelots français. Le ministre autrichien à Paris intervient ; l'affaire n'a pas d'autre suite (2).

Le 3 novembre 1733, le tambour bat sur le port, annonçant la déclaration de guerre à l'occasion de l'ouverture de la succession de Pologne. L'émotion des négociants se calme, une fois assurés qu'aucune hostilité ne s'ensuivra contre la Flandre impériale. Ils ne profitent pas de l'autorisation d'armer en course. Parallèlement, la Cour de Bruxelles refuse des lettres de marque aux gens d'Ostende et de Bruges. Il semble qu'on en ait été quitte pour des inquiétudes, du fait de deux frégates d'Ostende de vingt-huit et quatorze canons, qui vont demander des commissions à Flessingue (3).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B^1 **1**. 82, **2** f. 227, 320, **16** f. 284, 339, **27** f. 15, **61**, 200, 246, **28** f. 81, 263, 276, 289, **40** f. 16-18, **41** f. 245, 296, **57** f. 64 et seq. — Chambre de commerce, *Reg. des Délib.*, **7** f. 62, 228, **11** f. 17.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B^1 **45** f. 156, 249, **48** f. 344. — Chambre de commerce, *Reg. des Délib.*, **7** f. 238-240. — Michel Huisman, *La Compagnie d'Ostende*, p. 281, 282.

(3) Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **16** f. 58, 61.

La succession d'Autriche déchaîne l'orage sur l'Europe. Les puissances maritimes promettent leur neutralité tant que la France n'enverra pas un soldat dans les Pays-Bas ; promesse, sans plus, car même avant l'ouverture des hostilités (octobre 1739), les vaisseaux anglais et espagnols se battent, et les coups retombent sur les bâtiments marchands et les pêcheurs français, indignement molestés et pillés. Depuis l'automne de 1736, et d'année en année, les Dunkerquois en pâtissent sans riposte possible, jusqu'à ce qu'enfin le combat naval devant Toulon (22 février 1744) place la Cour de France dans l'obligation de se mettre en état de guerre déclarée contre l'Angleterre (1).

Le port s'est légèrement relevé de l'état d'anéantissement complet voulu par les traités d'Utrecht. Mais auprès du mouvement de navires de jadis, que sont les cent-vingt sorties environ, notées au cours de l'année, de bâtiments dont trois seulement atteignent deux cents tonneaux? Les long-coursiers jaugent de cent à cent cinquante tonneaux ; le reste ne comprend que des barques de cabotage ou de pêche. La nuit du 31 décembre 1720, une forte marée poussée par une violente tempête a rompu le grand bâtardeau fermant le chenal : l'ensablement n'en devient que plus complet. Peu à peu, cependant, le jeu de l'écluse de Furnes chasse les sables et les terres provenant du bâtardeau, dont on détruit les fondations.

(1) Plusieurs corsaires espagnols, dont Pedro de Balparanda, entrent des prises à Dunkerque ; on ne leur permet d'y rester que le temps strictement indispensable. Des matelots de Dunkerque levés par un Flamand refusent l'embarquement à Rotterdam en s'apercevant qu'on veut les mettre sur un corsaire espagnol. — Arch. Nat., *Marine*, B^4 **46, 47.** — Arch. Mar. Dunk., *Cart.* **8.** — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **17** f. 68, **18** f. 1, 88, **20** f. 66, 130.

Quelques travaux s'ensuivent ; le jour où se rompt l'entente avec l'Angleterre, on rétablit et renforce les jetées et les quais. Sitôt les Espagnols et les Anglais en guerre, quatre batteries s'élèvent sur le front de mer ; quand les soldats anglais prennent pied en Belgique, on ceinture la ville d'un rempart et d'un fossé (1). Quatre chaloupes carcassières veillent à la sûreté du port, prêtes à secourir les navires serrés de trop près par les corsaires ennemis. Le commissaire de Givry assure la côte de Gravelines à Zuydcoote contre toute surprise ; il recense les hommes des villages riverains, tenus de se pourvoir d'un fusil, de poudre et de balles, à l'exclusion du petit plomb ; il dresse chaque demi-lieue dans les dunes un mât de vingt pieds de haut garni d'une botte de paille que les guetteurs allumeront sitôt l'ennemi en vue ; à ce signal, le tocsin sonnera à tous les clochers, et chacun courra à son poste. Les préparatifs d'expéditions contre l'Angleterre sur cette côte la rendent dangereuse à l'ennemi, qui la menace à son tour (2).

II

LES AFFAIRES D'ÉCOSSE

La mort de Louis XIV privait Jacques III de son plus sérieux appui. La politique anglophile du Régent ne devait pas lui faciliter une tentative de restaura-

(1) A. de Saint-Léger, *La Flandre maritime...*, p. 318 et seq.
(2) Arch. Nat., *Marine*, B³ **429** f. 52, 143. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **8**. — Affiche reproduite dans *Bullet. Union Faulconnier*, IX, 1904, p. 369.

tion ; il la risque cependant, dans des conditions qui ne laissaient guère prévoir un succès. Le soir du 27 décembre 1715, il s'embarque avec quelques partisans sur une frégate qui l'attendait en rade de Dunkerque, prête à appareiller. Il touche à Peterhead, Dundee, Perth et Montrose, constate la vanité de tout effort, et reprend le chemin de France. Il atterrit entre Gravelines et Calais, la nuit du 21 février 1716. Deux lettres du commandant de cette dernière place portent, le 22, « cette fascheuse nouvelle » à Villars, récemment nommé président du Conseil de Guerre (1).

Vingt ans durant, le roi Jacques semble renoncer à l'espoir d'une restauration. L'état des esprits outre-Manche, la nouvelle orientation de la politique française, le zèle de quelques partisans, le déterminent à modifier son attitude (1737). Le complot jacobite s'organise avec l'appui du gouvernement français. Le protagoniste ne sera plus le roi Jacques, vieilli, qui demeure à Rome, mais, plein d'ardeur et de jeunesse, son fils aîné, le prince Charles-Édouard (2).

A François Bart, alors chef d'escadre et commandant de la Marine à Dunkerque, incombe la charge des préparatifs maritimes, secondé par le commissaire de la Marine de Givry et le commissaire des Guerres Ségent. Pour détourner les soupçons du véritable but de l'entreprise, on donne Louisbourg comme destination apparente aux navires qu'il affrète. Les armateurs flamands montrent d'autant moins de zèle qu'ils exigent des prix de fret plus

(1) Guerre, *Arch. hist.*, **2584** n. 183. — Faulconnier, *Descr. hist. de Dunk.*, II, 198.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B^2 **322** ; B^3 **421** ; B^4 **56.** — J. Colin, *Louis XV et les Jacobites, le projet de débarquement en Angleterre de* 1743-1744, Paris, 1901, in-8. — *Mémoires* du maréchal de Saxe, I, 54.

élevés. Ils ne se fient guère aux apparences. En signant son contrat, l'un d'eux dit à Givry : « Je vois bien que mon navire n'ira pas à Louisbourg ». Le secret est éventé. Le public veut voir le prince Charles-Édouard dans tout étranger arrivant à Bergues ou à Dunkerque.

La marine affrète onze navires, flûtes ou gabarres de Dunkerque ; Rochefort, Nantes, Saint-Malo et le Havre en envoient vingt-six. Sauf deux, capitaines et navires de Dunkerque navigueront ensuite en corsaires (1). Fin février, les trente-sept navires sont prêts à embarquer dix mille hommes de Maurice de Saxe. Le 29, une division de trois vaisseaux et une frégate, sous le chef d'escadre Du Barailh, touche à Calais, et mouille en rade de Dunkerque le 3 mars, avant-garde de l'escadre qu'amène de Brest le vieil amiral comte de Roquefeuil, pour assurer le passage du corps expéditionnaire. L'embarquement des troupes a commencé le 28 février ; le gros temps gène l'opération. La nuit du 6 au 7 mars, une effroyable tourmente jette à la côte sept navires de transport, un pêcheur et deux bellandres chargés d'hommes

(1)

Navires	Tonn.	Équip.	Can.	Capitaines	Armateurs.
Hareng-Couronné	110	12		Joseph Billeveldt	Pierre Gillodts.
Providence	120	12		Michel Féliers	Pierre Dehau.
Confiance	100	11		Franç. Bernaert	B. Vandenbroucque.
Phénix	100	12		Nicolas Looten	Jean Vautrée.
S.-Anne	109	11		Jean Rombout	Jean Hendrick.
Solide	150	20	14	Franç. Lambert	Dominique Morel.
S.-Francois	130	15	8	Martin Maes	Charles Nottebart.
S.-Thérèse	120	13		René Flahaut	Jean Fitzjames.
Galère-du-Détroit	95	13	10	Godefr. Bachelier	Dominique Brack.
Bourbon	220	26	12	Charles Lemoine	Pierre De La Ruelle.
Royale	180	25	18	Charles Harinck	Jacques Coppens.

prêts à embarquer, et l'une des chaloupes carcassières du port. Le reste est plus ou moins désemparé, les vivres trempés d'eau de mer, les chaloupes perdues.

Incertain des positions des escadres de Roquefeuil et de l'amiral Norris qui a quitté Spithead depuis une huitaine de jours, François Bart détache un de ses capitaines en reconnaissance, avec ordre de pousser jusqu'à Béveziers s'il le faut. De retour le 8, cet éclaireur a reconnu aux Dunes l'escadre anglaise avec un vaisseau amiral, celui de Norris sans aucun doute.

Le 11 mars, une recrudescence de la tempête cause l'échouement de trois nouveaux navires. Le 13, on en compte encore douze en rade ; dix sont rentrés au port, que cinq autres n'ont jamais quitté.

Avant même de connaître ces désastres, le Cabinet de Versailles prescrit successivement l'ajournement, puis l'abandon de l'entreprise (6 et 8 mars). Bart choisit ses deux meilleurs pilotes, Nicolas Looten et Jean Rombout, et les envoie sur des bateaux-pêcheurs dans la direction des Dunes, à la recherche de Roquefeuil (11 mars), pour lui porter les paquets de la Cour. Roquefeuil parvient à la Pointe des Perrées le 5 mars, mais tellement inférieur en forces à Norris, qu'il réunit son conseil : à l'unanimité, ses capitaines décident « de faire l'impossible pour éviter l'ennemi ». L'escadre allait atteindre Brest, après avoir perdu son chef, mort en mer à près de quatre-vingts ans d'âge (8 mars), quand Looten et Rombout, au lieu de la rencontrer, donnent en plein dans les vaisseaux anglais. Conduits à Douvres, « ils pensèrent être assassinés ». La nouvelle avait passé le Détroit qu'un capitaine anglais, retour de la Caroline, avait été pris et « tué de sang-froid » par des Dunkerquois. On le sait par le consul à Os-

tende, qui tient le fait d'un réfugié anglais à Dunkerque, un nommé Norton. Sous peu, Norton sera expulsé par les autorités françaises, le bruit reconnu faux, et Looten et Rombout renvoyés en France (fin avril).

Sur la côte flamande, la tourmente souffle avec violence jusqu'à la fin du mois de mars. Bart a débarqué les troupes, et fini de rentrer les navires au port, le 13.

Un projet complémentaire de descente en Écosse avorte du même coup.

Dans l'incognito le plus strict, Charles-Édouard suivit de Gravelines la marche des événements. Le jour où Maurice de Saxe lui annonce son départ pour Versailles (16 mars), le prince comprend que l'on abandonne définitivement l'entreprise. Il ne peut se décider à quitter cette côte. Il veut espérer que les efforts de Maurepas, d'Amelot et de lord Sempill, le premier instigateur du projet, détermineront le roi à revenir sur sa décision. L'hostilité du maréchal de Noailles prévaut, et une lettre de Versailles engage le comte de Saxe à éloigner le prince de cette région.

Trois Irlandais établis en France vont jouer un rôle capital dans les affaires d'Écosse : d'Heguerty, presque toujours à la Cour, en rapports suivis avec Maurepas, auteur de projets d'entreprises contre l'Angleterre qui auront plus tard l'honneur d'être utilisés par Napoléon ; Ruttledge, installé à Dunkerque, et Antoine Walsh, à Nantes (1). Tous trois arment en

(1) Antoine Walsh et son frère François-Jacques Walsh, plus tard comte de Serrant, sont nés à Saint-Malo en 1703 et 1714. Antoine mourra à Saint-Domingue en 1763. Leur père accompagnait Doublet en 1691, lors de sa mission en Écosse. — *Une famille royaliste irlandaise et française et le prince Charles-Edouard*, Nantes, 1901, in-4, série de pièces tirées des archives du château de Serrant et publiées sans nom d'auteur. — Charles

course, ou en guerre et marchandises, des vaisseaux et frégates qui leur appartiennent, ou qu'ils affrètent au roi (entre autres le *Redoutable*, l'*Apollon*, le *Vainqueur*, l'*Élisabeth*). Leurs opérations ne manquent pas d'envergure. Fidèles aux Stuarts, ils avancent des fonds au prince Charles-Édouard, ou lui concèdent des intérêts dans leurs navires (1). Ils correspondent mystérieusement entre eux et avec le prince. Il n'est pas toujours facile de distinguer les passages de leurs lettres qui concernent les opérations de trafic au long cours, de ceux où ils projettent une expédition en Angleterre ou en Écosse. Mais, très clairement, Maurepas examine avec la plus grande attention le mémoire où Walsh expose un plan parfaitement étudié ; si le ministre hésite à lui confier des vaisseaux du roi et des troupes, c'est que les armateurs veulent en donner le commandement à leurs capitaines corsaires. Ils n'ont pas confiance dans les officiers du roi. Ils connaissent l'état d'esprit de ces aristocrates qui causeront la mort de Thurot en 1760 et l'insuccès de son expédition, et manqueront causer en 1782 la perte de Suffren : en tous cas, ils feront perdre à ce grand marin les plus beaux fruits de son admirable campagne. Ces événements donnent le ton d'une prophétie à cette phrase d'Héguerty (13 mars 1745) : « Soyez persuadé que les officiers de la Marine qu'on employeroit dans cette expédition seroient au désespoir de se voir commandez par des particuliers tirez du com-

Bréard, *Journal du corsaire Jean Doublet de Honfleur*, pp. 152-159. — Lacour-Gayet, *La Marine militaire sous Louis XV*, n. 45. — Henri Malo, *Les Corsaires Dunkerquois et Jean Bart, II*, p. 220. — Le Prétendant entretenait comme représentant incognito un autre Irlandais, O'Brien. — *Lettres de Marville*, Paris, 1896-1905, in-8, II, 167, note 4.

(1) Au début de février 1745, la frégate d'Héguerty fait pour 200.000 liv. de prises.

merce, et seroient capables, sy le succès dépendoit d'eux, de la faire eschoüer ».

Pour l'instant, « cette seule difficulté » est la pierre d'achoppement du plan de Walsh. Maurepas n'y renonce pas tout à fait : « Le ministre, dit Heguerty, verra avec une secrète satisfaction les vaisseaux du Roy qu'il nous destine pour le grand projet passer insensiblement sous le commandement d'officiers qui savent la carte et leur métier. »

En présence de ces atermoiements, Charles-Édouard brusque les événements. Le 12 avril, il envoie Ruttledge transmettre de vive voix à Walsh une communication qu'il juge prudent de ne pas confier au papier. Il recommande le secret inviolable et une diligence extrême. Avec son dévoûment habituel, Walsh entre dans les vues du prince (22 avril) : « Ce que vous vous engagez de faire à cette occasion, est le service le plus essentiel que l'on puisse jamais me rendre », répond Charles-Édouard (27 avril).

Le 2 juillet suivant, à cinq heures du matin, la frégate de Walsh le *Du Teillay* (18 canons, 24 pierriers, 67 hommes), après avoir descendu la rivière de Nantes, levait l'ancre de la rade de Mindin (1), en même temps que trois frégates et six gabarres du roi escortant vingt-quatre barques pour la côte de Bretagne. Son capitaine, Claude Durbé, est connu pour l'un des meilleurs corsaires de Nantes. Laissant filer le convoi, il va mouiller à la Bonne-Anse, et attend : bientôt des barques se détachent du rivage ; elles amènent l'une après l'autre à son bord six personnes. A sept heures du soir, son canot embarque les trois derniers passa-

(1) Devant Saint-Brévin (Loire-Inférieure).

gers attendus, Antoine Walsh, Sheridan, écuyer du prince, et Charles-Édouard en personne. Durbé met le cap sur Belle-Isle ; le 13, l'*Élisabeth* (500 tonneaux, 64 canons, percé pour 74, et 590 hommes) le rejoint en rade. Vaisseau du roi armé à Brest par Ruttledge (1), son capitaine et son capitaine de pavillon sont deux enseignes de vaisseau de fraîche date : ils ont reçu leur brevet pour la circonstance. Tous deux corsaires de Dunkerque, ils se nomment Pierre Dehau et Pierre Bart : le premier, originaire de Bergues, et fils d'un armateur, Jacques Dehau ; le second (2), fils de Gaspard Bart, l'ancien corsaire devenu armateur, le frère du chef d'escadre de Louis XIV ; Pierre Bart a donc pour cousin germain le chef d'escadre commandant de la Marine à Dunkerque.

Pierre Dehau et Pierre Bart, l'un comme capitaine, l'autre comme second, ont navigué ensemble depuis le début de la guerre. Partis le 8 avril 1744 pour une première croisière sur la *Société* (25 tonneaux, 6 pierriers, 47 hommes), ils prirent quatre bâtiments, dont le premier, un senau de cent vingt tonneaux, sept canons et treize hommes, à l'abordage. Une deuxième croisière commencée le 24 septembre sur le *Matou* (80 tonneaux, 14 canons, 14 pierriers, 120 hommes) rapporte trois prises ; l'une chargée de fer et armée de huit canons de six, résiste trois heures : criblée de

(1) Rôle d'équipage ouvert à Brest le 22 juin ; Pierre Bart y est arrivé avec sa compagnie fin avril. — Arch. Nat., *Marine*, B² **325** f. 214.

(2) Pierre-Jean Bart, né à Dunkerque le 22 octobre 1712. Par sa première femme, Marie-Thérèse Lefebvre, fille de J.-B. Lefebvre, sieur des Halumières, capitaine au régiment de Boufflers et marié lui-même à Dunkerque avec Thérèse-Cornille Demeulebecq, Pierre-Jean Bart est le beau-frère de Ruttledge, qui a épousé la seconde fille de Lefebvre des Halumières. — Note fournie par M. Couplet-Beaucourt.

boulets, elle coule à pic ; ils sauvent les dix hommes de l'équipage (1). Aujourd'hui avec l'*Élisabeth*, leur mission consiste, en cas de fâcheuse rencontre, à se battre pour protéger la marche du *Du Teillay*.

Les deux bâtiments lèvent l'ancre de la rade de Belle-Isle le 15 juillet. Le 20, à cinq heures du matin, Durbé découvre huit navires dont l'un force de voiles pour le joindre : il reconnaît un vaisseau anglais à deux ponts (2). C'est le *Lion*, capitaine Brett. A midi, Durbé et Dehau se préparent au combat ; les aumôniers donnent l'absolution aux équipages. A une heure et demie, les deux capitaines s'approchent pour concerter leur action. Voici leur plan : si le combat apparaît inévitable, l'*Élisabeth* tirera la volée de son artillerie et accrochera l'ennemi de ses grappins ; le *Du Teillay* rangera l'*Élisabeth* par l'autre bord et lui jettera une cinquantaine d'hommes pour la renforcer. En attendant, Walsh, sur l'ordre du prince, prescrit de continuer la route une heure encore.

L'ennemi approche toujours. Dehau cargue ses basses voiles et met en panne. L'anglais en fait autant. Comprenant alors qu'il ne cherche qu'à les retarder pour donner aux autres navires aperçus le matin le temps de rejoindre, les deux capitaines français font servir. Le *Lion* imite encore une fois leur manœuvre ; pour activer sa marche déjà supérieure, et donner plus

(1) Arch. Nat., *Marine*, C⁷ **17** — Arch. Mar. Dunk., *Rapports de guerre*, 1744.

(2) *Journal de Claude Durbé*, orig. aux arch. du château de Serrant, publié dans *Une famille royaliste...*, pp. 21-34. Ce journal détruit les récits fantaisistes de l'affaire du 20 juillet donnés par La Nicollière-Teijeiro, *La Course et les corsaires du port de Nantes*, Paris, 1896, in-8, par Vanderest, *Hist. de Jean Bart*, Paris, 1844, in-12, p. 202, et par Mancel, *Gaspard Bart et ses descendants*, Dunkerque, 1904, *Bullet. Union Faulconnier*, VII, p. 15. Sur les suites du combat, Mancel donne quelques précisions prises dans Arch. Nat., *Marine*, C⁶ **89**, 1745 ; voir aussi C⁴ **283** f. 14.

d'aisance à son pont, il jette sa chaloupe à la mer et la laisse aller à la dérive. A cinq heures et demie, parvenu en travers et au vent de l'*Élisabeth*, il lui tire un coup de canon de sa volée de bâbord. Elle a de nouveau cargué ses basses voiles ainsi que le *Du Teillay*, et risposte de toute sa volée de tribord. Laissant tomber sa voile de misaine et hissant son grand foc, l'anglais passe par l'avant de l'*Élisabeth* qui a tardé à exécuter la même manœuvre, et de là lui lâche toute sa volée de bâbord : la décharge, horriblement meurtrière, balaie le vaisseau français de l'avant à l'arrière. Placé désormais entre l'*Élisabeth* et le *Du Teillay*, le *Lion* envoie à ce dernier trois coups de sa volée de tribord ; les projectiles passent entre les mâts, mais la mitraille perce les voiles de la petite frégate française, dont les canons de faible calibre sont hors de portée pour répondre aux pièces de trente-trois de l'ennemi.

Changeant de cap et gouvernant au Sud-Est, l'*Élisabeth* et le *Lion* continuent à se canonner baux à baux, sans que Durbé puisse en venir à l'abordage. Le *Du Teillay* le suit de près, guettant ce moment pour exécuter le mouvement concerté : la supériorité de l'artillerie du *Lion* ne lui permet aucune autre manœuvre.

A dix heures du soir, le feu cesse de part et d'autre. Gravement endommagé, son capitaine dangereusement blessé, le *Lion* amène son pavillon. Par malheur, l'*Élisabeth*, désemparée, ses chaloupes et canots brisés, est hors d'état de l'amariner : les Anglais s'en aperçoivent, en profitent pour rehisser leurs voiles, s'enfuir et disparaître dans la nuit.

Claude Durbé s'approche alors pour parler à Dehau : Pierre Bart lui répond. Dehau, blessé à mort, a suc-

combé au début de l'action ; un de ses frères, dix autres officiers, cinquante-sept hommes de l'*Élisabeth* sont tués, dix-huit officiers et quatre-vingt-dix-neuf hommes blessés. Pierre Bart a pris le commandement. Il réclame instamment du monde pour se regarnir. Son vaisseau a reçu cent cinquante boulets dans la coque, dont douze à la flottaison ; son gourvernail est démonté ; « plus maltraité qu'il ne sçauroit le dire », il ne peut même pas mettre en travers pour attendre le canot qui lui apporterait du renfort. Or, si la frégate le suit, elle risque de tomber dans les vaisseaux anglais. Hors d'état de tenir la mer, l'*Élisabeth* doit de toute nécessité rallier Brest au plus tôt : une telle relâche détruirait tous les projets de Charles-Édouard, qui ordonne à Durbé de continuer sa route sur l'Écosse. Les deux navires se séparent en se souhaitant bon voyage.

Parvenue heureusement au port, radoubée et confiée à Pierre Bart, l'*Élisabeth* ne désarmera que le 10 mars 1746, après avoir enlevé à l'ennemi huit bâtiments, dont un corsaire de trente canons, le *Bristol* (1).

(1) Cette course produit 393.279 liv. 17 s. 10 d., mais la liquidation traîne indéfiniment. En 1753, Ruttledge n'a pas encore versé aux hommes les parts de prises qu'il leur doit ; il est condamné à payer 65.000 livres à l'équipage. Il les devait encore en 1759 ; il était alors couvert de dettes, ne faisait plus de commerce depuis longtemps, et s'était réfugié en Champagne. Pierre Bart reprend la mer à Dunkerque le 21 mai 1748 sur la *Flore* (120 tonneaux, 16 canons de 8, 18 pierriers et 121 hommes). Après trois heures de combat contre un corsaire hollandais, la *Bonne-Amitié* de La Vere (14 canons de 6, 2 de 2, 8 pierriers, 69 hommes), capitaine Adrien Vanderkam, il force l'ennemi à amener son pavillon, et le fait amariner par un de ses lieutenants, Derick Bart. Il prend encore un sloop de chanvre et deux navires lèges, avant d'apprendre la suspension d'armes. Armé pour trois mois, il lui faut cesser sa course après douze jours de mer, ayant payé deux mois d'avances à 137 hommes, et 30 livres à ceux qui l'ont aidé à ramener le corsaire hollandais ; et il est encore contraint de relâcher ses deux dernières prises. — Arch. Nat., *Marine*, B² **326** f. 57, 91 ; B⁴ **46** f. 208. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **12, 13, 16** ; *Rapports de Guerre*, 1748.

Pendant ce temps, le prince suit sa destinée. Il touche successivement à plusieurs des Hébrides sans pouvoir prendre terre : « La mesche étoit découverte », dit Durbé, assez adroit pour aborder enfin en un point qui offre toute sécurité, Loch-Nan-Uamh, domaine des Mac-Donald. Il débarque le prince avec des armes et des munitions. Le 18 août, laissant Charles-Édouard avec, pour toute escorte, deux des fidèles qui ont fait la traversée sur le *Du Teillay*, deux seigneurs de l'endroit, et douze hommes, Walsh et Durbé lui adressent leurs adieux et leurs souhaits de bonne résussite.

L'extraordinaire aventure de l'héritier des Stuarts vient de commencer.

Durbé contourne l'Écosse, pénètre dans la mer du Nord, fait six rançons valant 2.140 livres sterling, et aborde au Pampus, l'avant-port d'Amsterdam (3 septembre). Walsh débarque, et à toute allure file sur Paris.

Treize jours plus tard exactement, et cependant que le 9 le maréchal de Noailles inspectait les ports de Mardyck et de Dunkerque (1), Maurepas envoie des instructions à Dunkerque en triple exemplaire : pour le commandant de la Marine, François Bart, pour le commandant militaire, le lieutenant-général comte d'Aunay (2), et pour le commissaire de la Marine, Charron. Il leur ordonne d'expédier vivement en Écosse des armes, des munitions, de l'argent et des hommes, soit sur des corsaires, soit sur des neutres. Tous les jours arrivent des officiers irlandais pressés

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ **429**, f. 221.

(2) Jean-Charles de Mesgrigny, comte d'Aunay, lieut.-général en 1744, depuis lors à Dunkerque.

LOUGRE

DOGRE

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

de s'embarquer (1). Le corsaire l'*Espérance* (120 tonneaux, 14 canons, 86 hommes réduits à 47), capitaine Kempinck, rend le bord après avoir échappé à la chasse d'un vaisseau anglais : le premier prêt, il appareille le 7 octobre, emmenant Drummond, Sheridan, Talbot, Boyer et Brown ; puis le *Hareng-Couronné* (120 tonneaux, 12 canons, 4 pierriers, 51 hommes), capitaine Pierre Berlamont, se met en route (13 octobre) avec des officiers des régiments de Lally et de Fitz-James, mille deux cent vingt-quatre fusils et d'autres armes pour mille deux cents hommes ; le 22, part le *Neptune* de Bordeaux (90 tonneaux, 6 canons, 21 hommes), capitaine Valery Jolly, et le 4 novembre, la *Sainte-Geneviève* (80 tonneaux, 6 canons, 21 hommes), capitaine François Loiseau. Ces quatre corsaires débarquent heureusement leur monde à Montrose et à Stonehire, en dépit de l'amiral Byng qui croise sur les côtes d'Écosse avec neuf vaisseaux. Les lettres qu'ils rapportent annoncent les succès foudroyants de Charles-Édouard ; le chevalier Stuart a pris passage sur le *Neptune* pour aller à Versailles en faire de vive voix le récit. Louis XV récompense Kempinck, Berlamont et Loiseau en octroyant à chacun une épée d'honneur (28 novembre).

On précipite un nouvel armement extraordinaire pour l'Écosse. Deux frégates du roi, commandées par le lieutenant de vaisseau de Saint-Allouarn et l'enseigne de Rosmadec, prêtées à des armateurs du Havre, relâchent à Dunkerque, pour réparer leurs mâtures sérieusement endommagées dans un combat livré à la côte d'Yarmouth contre un vaisseau de cinquante

(1) *Lettres de Marville*, II, p. 167, 169, 195.

canons. Le roi les affrète à leurs armateurs. On procède en hâte aux réparations nécessaires. Elles embarqueront cinquante officiers passagers, des munitions, de l'argent, et escorteront cinq corsaires ou bâtiments de charge (1), la *Jeanneton*, capitaine Harinck, la *Ste-Thérèse*, capitaine Michel Cosyn, le *Louis-Quinze*, capitaine Joseph Billevelt, la *Paix*, capitaine Olivier Jolly, la *Renommée*, capitaine Nicolas Quéhen. L'*Espérance*, de retour depuis le 1er novembre, leur servira d'avant-garde et de découverte. Le *S.-Bernard*, capitaine Teste, est affecté aux bagages. Ces navires recevront cinq cents hommes du régiment Royal-Écossais, quatre cents hommes pris dans les divers régiments irlandais, commandés par lord Drummond, frère du duc de Perth. On les fournira de beaucoup plus de vivres qu'il n'en faut afin de dérouter les soupçons sur leur véritable destination, et donner à supposer qu'on les dirige sur Saint-Domingue. Le départ aura lieu d'Ostende. Précautions passablement ridicules : le secret, comme toujours, fut immédiatement éventé. Le consul anglais à Flessingue envoie des espions dans tous les ports, détache des navires pour en surveiller les mouvements, et envoie paisiblement ses dépêches à son gouvernement par les paquebots de Flessingue à Douvres (2).

La levée des équipages offre des difficultés ; on enrôle une bande de déserteurs de l'*Élisabeth*, arrivés à point nommé. La *Fine* part la première (26 novembre) avec l'*Espérance*, et la *Renommée*. Elle évite habilement une frégate anglaise en reconnaissance

(1) De 80 à 190 tonneaux, 2 à 12 canons et 25 hommes d'équipage.
(2) Guerre, *Arch. hist.*, **31154**, n. 219.

devant Furnes et Nieuport, se sépare de l'*Espérance* qui se fera prendre, et paraît le 7 décembre devant Montrose, où lord Drummond désire débarquer. Un sloop ennemi de seize canons qui vient de brûler et de couler nombre de petits bâtiments écossais, amène sous le canon de la *Renommée*, et le débarquement a lieu sans opposition. Il est terminé, quand surgit le *Newcastle* (50 canons,) monté par Byng. Debout dans le chenal de Montrose, Rosmadec ne peut riposter que de ses deux canons de chasse ; par chance, Byng pense périr sur un banc, et abandonne la partie. Par la faute des courants, et aussi des pilotes, la *Fine* s'échoue le 11 décembre ; dans l'impossibilité de la remettre à flots, Rosmadec passe sur le sena pris par la *Renommée* ; les habitants de Montrose ont montré peu d'empressement à lui porter secours.

Pendant que Byng surveillait ce point, les autres navires partis deux à deux après le premier convoi débarquent tranquillement leur monde à Stonehire et à Peterhead. Lord Gordon, frère du duc, s'avance avec deux mille montagnards pour faciliter l'opération. Le départ de l'*Émeraude* ayant été ajourné, on n'expédie pas cette fois le régiment de cavalerie de Fitz-James qu'elle devait passer (1).

Leur mission remplie, les navires de cet armement rendent le bord, sauf l'*Espérance* et la *Fine*, l'une, on l'a vu, prise par l'ennemi, l'autre perdue sur un banc (2).

(1) Le 2 décembre, en rade, Saint-Allouarn arme une corvette pêcheuse sous l'enseigne Norbert Fautrel, qui enlève au passage une frégate anglaise de sucre, coton, cacao, dont le dixième rapporte 17.388 liv. 11 s. 3 d. — Arch. Nat., *Marine*, C⁴ **283** f. 34 ; F² **66**.

(2) *Ibid.*, B³ **429** ; *Journal du s. Rosmadec, cy-devant commandant la frégate la* Fine, B³ **57** f. 164, **58** f. 43. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **9**. — *Lettres de Marville*, II, 204, 211.

Le gouvernement français semble décidé à un sérieux effort. Il concentre trente mille hommes entre Dunkerque et Boulogne sous le duc de Richelieu et le comte de Lowendal. On recense les bâtiments dans les ports, de Blanckenberghe à Saint-Valéry-sur-Somme, et on les retient presque en totalité, grands et petits, pour le service du roi. On en tire une centaine des ports de Normandie, tous dirigés sur Boulogne où en compte plus de cent cinquante au 1er janvier 1746. Ostende en renfermait soixante-trois qui, avec ceux de Blanckenberghe, Nieuport et Dunkerque, se réunissent à Calais. Un conseil tenu à Dunkerque le 4 décembre 1745 par le comte d'Aunay, François Bart, Lally, Walsh et Charron, a fixé les points de départ de l'expédition à Boulogne et à Calais. Presque tous les capitaines sont enrôlés. Richelieu quitte Paris pour Dunkerque le 24 décembre, et lord Clare le 26 (1).

Le plan adopté paraît bien celui de Walsh. C'est lui que le roi désigne pour diriger les préparatifs maritimes : choix et rassemblement des bâtiments de transport, embarquement des troupes, des armes, des munitions, des vivres. Il retient les corsaires qui assureront la traversée, et François Bart (2) leur enjoint de lui obéir. Charron a l'ordre d'agir « en concert

(1) La dépense de la Marine monte pour le fret des navires à 500.000 livres par mois. Un million est déjà dépensé au 1er février, dont 400.000 livres à Dunkerque. Les contrats de fret et les marchés pour les fournitures de toutes sortes, vivres, médicaments, agrès, apparaux, etc. se trouvent dans : Arch. Nat., *Marine*, B4 **58** f. 43 et seq.

(2) Il se plaint que Walsh et Ruttledge ne gardent pas le secret à l'égard de leurs commis. — *Ibid.*, B3 **440** f. 334. Au même moment, Maurepas écrivait à l'archevêque de Bourges (27 décembre 1745) : « Je n'ai jusqu'aujourd'hui aucune nouvelle qui fasse penser que les Anglais se préparent à s'opposer à cette descente, soit par mer ou par terre, ce qui est assez étonnant, car il y a longtemps qu'on parle ici, très haut, de cette entreprise ». L'étonnement de Maurepas ne devait pas durer. *Lettres de Marville*, II, 211.

étroit » avec lui. Après qu'il a supputé sur place les ressources de Dieppe, Boulogne et Calais, il est arrivé à Dunkerque le 3 décembre. Le roi compte que la Marine sera prête dans les derniers jours de 1745 (1).

Les hésitations de la cour, l'incohérence et l'incertitude de la direction, le peu de concert et la lenteur des préparatifs vont faire manquer l'expédition, et la plus belle occasion peut-être que la France ait eue au cours de ce siècle d'opérer une descente en Angleterre. Supposé les mesures convenablement prises, et en temps utile, les troupes passaient le Détroit à la fin de 1745 et au début de 1746, alors que l'amiral Vernon était contraint à l'immobilité aux Dunes, non par ses sentiments jacobites comme l'imaginait le comte d'Aunay, mais plus effectivement par des vents contraires.

Loin de là ! Le 14 janvier 1746, d'Argenson et Richelieu, qui ne demande qu'à décamper et qui, comme précédemment à Boulogne, prétend que l'air de la mer ne vaut rien à sa santé (2), en sont encore à examiner s'il convient d'effectuer la descente en Cor-

(3) Guerre, *Arch. hist.*, **3145, 3146, 3152, 3153, 3154, 3155.** — Arch. Nat., *Marine*, B² **326, 328, 329**; B³ **429, 440, 451**; B⁴ **58.** — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **9, 10.** — *Une Famille royaliste...*, pp. 34-46. — Abbé G. Rafin, *Pierre Anguier*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1905, pp. 80-95. — Lacour-Gayet, *La Marine militaire sous Louis XV*, p. 169. — Dans les cotes citées de la Marine, on trouve les *Observations sur l'Estat remis le* 11 *novembre* 1745 *de ce qui est à embarquer pour l'Angleterre*, du 15 novembre 1745, l'*Ordre du Roy remis à M. Wailsh*, et le *Mémoire du Roy pour servir d'instruction au sieur Wailsh*, du 16 novembre.

(2) Paul d'Estrées, *Le Maréchal de Richelieu*, Paris, 1917, in-8, p. 217. — Le public le chansonnait :

Ce pilote ignore les vents
De l'Angleterre ;
Il ne sait qu'embarquer les gens
Pour l'île de Cythère.

Lettres de Marville, II, 248-250.

nouailles en partant de Brest, ou en Essex en partant d'Ostende et de Dunkerque, à moins de continuer les armements dans ces deux derniers ports pour masquer le départ par Calais et Boulogne. Et huit jours auparavant Maurepas faisait tenir prêts deux bons courriers à Dunkerque, Calais et Boulogne, pour lui porter la première nouvelle du débarquement en Angleterre !

Départs de navires, concentration, embarquements de troupes se font sans ordre, par paquets, sous la menace immédiate des vaisseaux anglais qui gardent étroitement la côte, et attaquent tout ce qui passe d'un port à un autre. Les navires assemblés à Dunkerque et à Ostende ne seront prêts que le 30 janvier.

En attendant, soit seul, soit en compagnie de deux corsaires, l'enseigne Guichen croise audacieusement sur un corsaire. Poursuivi par trois vaisseaux de soixante à soixante-dix canons, il se réfugie sous les forts de Boulogne ; la marée basse lui interdit l'entrée du port ; il résiste deux heures à la canonnade de l'ennemi, jusqu'à ce que le flot lui permette d'entrer. Le 1er janvier 1746, il est promu lieutenant de vaisseau. Le 29 décembre, trois transports quittent Calais : deux se font prendre en vue de terre, le troisième saute. Audibert, sur le corsaire la *Duchesse-de-Penthièvre*, mouillé en rade, se laisse aborder au lieu de couper ses câbles, et emmener prisonnier en Angleterre. Les 30 et 31, d'autres bâtiments sortent de Calais à destination de Boulogne, escortés par l'*Émeraude* et la *Palme*, et les corsaires le *Comte-de-Maurepas* (180 tonneaux, 16 canons, 12 pierriers, 140 hommes) et le *Comte-de-Lowendal* (300 tonneaux, 20 canons, 18 pierriers, 200 hommes), capitaines

Simon Bachelier et Pierre Lefebvre, dit Juin (1) ; l'*Aventurier*, capitaine Pierre Anguier, est du nombre. Attaqué par deux vaisseaux anglais, ce convoi ne peut passer, et fait demi-tour après une canonnade poussée jusqu'à hauteur de Mardyck. Le 30 décembre encore, cinquante petits bâtiments quittent Dunkerque pour Calais : deux corsaires anglais de seize et dix canons donnent dedans ; une trentaine échappe, arrive à bon port, et le reste s'échoue à la côte du Waldam. On embarque d'autres troupes à Dunkerque le 8 janvier, sans plus de résultat.

A son retour d'Écosse, Rosmadec communique à Charron la nouvelle des succès inouïs remportés par les Jacobites : deux courriers la portent à toute bride à Maurepas, le premier informé à la Cour, la nuit du 12 au 13 février. C'est le moment précis où Richelieu déclare décidément insurmontables les obstacles opposés par les Anglais à son passage, quitte la partie, et envoie ses troupes renforcer le maréchal de Saxe. En réponse à ses courriers, Charron reçoit l'ordre de « diminuer peu à peu sans affectation » les armements et la dépense, et d'expédier successivement et par détachements des troupes en Écosse, « quand il se présentera des circonstances favorables ». Il tiendra un détachement toujours prêt à partir. Cet ordre signe l'abandon définitif de la grande entreprise. Les croiseurs anglais continuent à surveiller le Pas-de-Calais, et les forces disposées le long de la côte de Kent demeurent l'arme au pied.

Un premier détachement quitte Ostende le 19 fé-

(1) Ces deux corsaires appartiennent à Jacques Coppens, qui les affrète au roi pour le prix élevé de 55.000 livres par mois.

vrier à onze heures du soir : quatre navires portant les quatre escadrons du régiment de Fitz-James : le 24, deux reviennent qui n'ont pu passer ; un troisième tombe aux mains des croiseurs ennemis ; seul, le *Prince-de-Nassau*, du capitaine Van Maestrecht, atteint heureusement Aberdeen.

Des vents contraires immobilisent à Ostende un détachement de même force, chargé du régiment de Rooth, et deux détachements à Dunkerque, l'un de quatre navires que doit escorter l'*Emeraude*, l'autre de trois sous convoi du *Comte-de-Lowendal*. Ce dernier ne partira pas, non plus que le transport le *S.-Pierre*, du capitaine Jacques Bauwens (1). Le 1er mars, cinq transports mettent à la voile : la *S.-Thérèse*, capitaine Michel Cosyn, la *Confiance*, l'*Aventurier*, capitaine Pierre Anguier, le *Comte-de-Maurepas*, capitaine Simon Bachelier, le *Neptune*, capitaine Gérard Morel ; ils portent six cent cinquante hommes des régiments de Clare et de Berwick, et un corps de volontaires. L'*Émeraude*, commandant de Saint-Allouarn (2), les escorte, ayant à bord les maréchaux-de-camp marquis de Fimarcon et duc de Fitz-James. Lord Melford a pris passage sur le *Neptune*.

La traversée devient de plus en plus difficile. Une escadre anglaise surveille le Pas-de-Calais et la côte flamande ; une autre, forte d'une quinzaine de vaisseaux, sans compter les frégates, senaus et sloops, forme une chaîne de la côte de Hollande à l'entrée de la Tamise ; Byng, puis Smith, gardent la côte orientale

(1) Ses instructions aux *Arch. de l'Hôpital de Dunkerque*, cart. **67**, 29, publ. par L. Lemaire, *Dunkerque et les Jacobites sous Louis XV*, Dunkerque, 1911, broch. in-8. Elles sont conformes à celles envoyées par d'Argenson ou données par le marquis de Fimarcon.

(2) Commandant en second, de La Monneray ; enseigne, de Montcalm.

de l'Écosse, et détachent leurs frégates au Nord et sur la côte Ouest. Le convoi de l'*Emeraude* appareille la nuit par une brume épaisse, au cours de laquelle l'*Aventurier* et le *Neptune* perdent le contact. Le 7 mars, Saint-Allouarn retrouve Gérard Morel devant Aberdeen. Il détache deux officiers dans un canot pour prendre langue à la côte : un homme avec un fusil, accompagné d'un chien, leur fait signe avec son chapeau de se retirer ; comme ils approchent toujours, cet homme leur crie que tout est perdu, que le duc de Cumberland arrivera à Aberdeen le soir même, et que Charles-Édouard a abandonné Inverness. D'un groupe de deux cents paysans rassemblés sur le rivage quelques-uns se détachent, et confirment ces nouvelles. Saint-Allouarn ne peut doubler le Nord de l'Écosse avec les bâtiments qui l'accompagnent ; ils ne marchent pas, et la *Confiance* démâte de son mât de hune. Deux vaisseaux anglais surviennent et lui donnent chasse. Il tombe dans les eaux de plusieurs autres en vue de Peterhead le surlendemain : le 10, il tient un conseil, qui décide le retour. Le 23, seulement, le convoi rentre à Dunkerque ; un tiers de l'équipage de l'*Émeraude* est couché par la maladie.

Quant au petit bâtiment de Pierre Anguier, l'*Aventurier*, il s'est frayé son chemin à travers les lignes anglaises, et débarque ses troupes, armes et munitions, devant Peterhead, le 8 mars ; l'opération finissait, quand trois vaisseaux l'attaquent. Anguier use de son unique moyen de salut : il échoue et brûle l'*Aventurier*. Pendant cinq jours, il erre dans la montagne « avec son équipage et les troupes ». Il rencontre enfin le corps de lord Drummond, qui l'envoie dans la direc-

tion d'Inverness rejoindre le prince. Employé d'abord dans l'artillerie, il organise ensuite le transport de la petite armée du duc de Perth d'une rive à l'autre du golfe de Dornoch (Sutherland) ; il la fait passer sans encombre, en vue de trois vaisseaux anglais mouillés à l'entrée du golfe. Le marquis d'Éguille, envoyé de Louis XV auprès de Charles-Édouard, donne alors à Anguier le commandement d'un petit brigantin, le *Bien-Trouvé*, et le charge de ses dépêches pour la Cour. Il lui confie aussi le colonel Warren, aide-de-camp du prince, quatre officiers montagnards, et quarante prisonniers, que les douze hommes d'équipage devront suffire à contenir. Il appareille de Findorn (Elgin) le 6 avril, arrive à Dunkerque le 17, et remet ses prisonniers au comte d'Aunay. En récompense, il reçoit une gratification de 350 livres et une épée d'honneur ; sur la garde d'argent, on lisait : « *Præmium virtutis nauticæ* ».

Le 26 mars, un autre corsaire, le *Prince-Charles*, l'ancien *Hasard* débaptisé, avait aussi remis à la voile ; Talbot le commande ; un officier, Brown, y prend passage, avec soixante hommes et 250.000 livres. Le 4 avril, à hauteur de Buchan-Ness, quatre vaisseaux de guerre lui donnent chasse. Il se réfugie tout contre la côte, parmi les rochers. Le *Sheerness* (24 canons de 12 et de 9) le relance jusque là, et, sitôt à portée, commence à le canonner. Les soldats seraient disposés à se battre, mais voyant la plupart des canonniers tués sur leurs pièces, le reste de l'équipage crie : « Bas le pavillon ! », et se sauve à fond de cale. Talbot poursuit ses hommes à grands coups de sabre et les chasse hors de la cale. Dans le navire désemparé, l'eau monte à cinq pieds et demi de hauteur, et le

Sheerness tire toujours. On organise le débarquement tant bien que mal, abandonnant à bord les blessés grièvement. Talbot conduit sa petite troupe en silence, pour donner le change aux gens du *Sheerness*. A la première maison qu'il rencontre, on lui apprend qu'il est tombé en plein pays ennemi. En effet, deux, puis trois partis de gens armés le cernent, et l'obligent à se rendre. On le conduit prisonnier à bord du *Sheerness*. Il avait perdu dix-sept tués et vingt-quatre blessés.

Le *Prince-Charles* fait le vingt-neuvième navire, corsaire ou bâtiment de charge, frété pour le compte du roi, et perdu, soit 350.000 livres dues aux propriétaires. Un corsaire portant 100.000 écus au prince est pris par les ennemis. Presque tous nos ports sont masqués. Le duc de Fitz-James (Charles, quatrième fils du maréchal de Berwick) est attaqué le 18 janvier par un vaisseau anglais, et poursuivi jusqu'à l'entrée du port de Dunkerque.

La Cour n'est pas autrement fâchée de l'insuccès du Prétendant, qu'elle considère comme un obstacle à la paix (1).

La retraite de Sterling décide Maurepas à cesser les envois de troupes (3 mars), et à se contenter d'expédier de l'argent par les corsaires et les smoggleurs. Le lendemain, il change d'avis, et ordonne le départ des navires chargés de troupes, à moins de risques évidents de capture par l'ennemi. Cette évidence apparaît aux yeux même du frère de Charles-Édouard, le duc d'York (2), venu à Dunkerque sous le nom de

(1) *Lettres de Marville*, II, 248-250, III, 111.
(2) Henri-Benoît Stuart, duc d'York, prince d'Albany, second fils du chevalier de Saint-Georges.

comte d'Albany pour s'assurer de la situation (avril). Aucun convoi ne prendra plus la mer, quoique Maurepas attende au 25 juillet pour annoncer : « Il n'est plus question de faire passer des troupes en Écosse ». Dès le 25 avril, il demande au commissaire Charron d'établir la liste des capitaines corsaires qui ont mérité des gratifications et des épées d'honneur.

Préoccupé, comme le duc d'York, de sauver la personne du prince Charles-Édouard réfugié dans les highlands de l'Ouest et coupé de la mer du Nord, il décide l'envoi de corsaires pour tâcher de le joindre et de le ramener (1). Il compte d'abord sur le *Bourbon* et la *Charité*, capitaines Charles Lemoine et Godefroid Bachelier : les Anglais les enlèvent. Il s'adresse au fidèle Walsh, qui expédie de Nantes le *Mars* et la *Bellone*. Il n'y a plus un instant à perdre : sa tête mise à prix, 30.000 livres sterling, le prince erre de gîte en gîte, traqué jusque dans les îles où il se cache. Le *Mars* (36 canons) et la *Bellone* (32 canons), capitaines Lory et Rouillé, soutiennent un violent combat contre trois senaus qu'ils mettent en fuite, et se présentent en piteux état à Kilmore (10 mai) où ils comptaient trouver le prince. Menacé, Charles-Édouard a fui depuis cinq jours ; une barque écossaise l'a emmené de la côte de Lochabar vers l'une des Hébrides ou des Orcades, les corsaires ne peuvent le savoir au juste. Ils s'en retournent après avoir débarqué les secours qu'ils apportaient.

A Dunkerque, François Bart choisit des capitaines éprouvés, des corsaires petits et rapides. Muni de ses

(1) *Lettres de Marville*, III, 29,

instructions, le *Lévrier-Volant* (30 tonneaux, 4 canons, 6 pierriers, 19 hommes), capitaine François Dumay, appareille le 8 juin en compagnie d'un petit bâtiment écossais. Rencontrant un brigantin en route pour Leith, Dumay en prend le maître pour lui servir de pilote. Il aborde à Loch-Nan-Uamh (22 juin). Un officier du régiment de Clare, son passager, se déguise en matelot, descend à terre et va aux nouvelles ; des dames qu'il rencontre, et qu'il connaît, lui en donnent de peu satisfaisantes : la région est couverte de troupes anglaises. Plusieurs frégates chassent le *Lévrier-Volant* même à travers les passages des îles. Après de multiples aventures, il doit renoncer à remplir sa mission, et rend le bord à Morlaix (11 juillet).

Pierre Anguier reprend la mer le 11 juin sur le *Bien-Trouvé*, avec une compagnie des Cadets de la Marine. Il a ordre de ne pas rentrer sans ramener le prince, ou tout au moins un ordre écrit de sa main. Il débarque sa compagnie au nord de l'Écosse ; après avoir convenu d'un rendez-vous, les cadets battent le pays, en quête du prince, sur lequel ils publient de faux renseignements pour le sauver. Entre temps, Anguier croise d'île en île, aux aguets et aux écoutes. Pendant quinze jours, il échappe aux recherches des Anglais qui fouillent le moindre canot naviguant dans ces parages. A la fin, une frégate, le *Glascow* (20 canons), capitaine Lloyd, et le senau le *Tryal*, de seize canons, l'acculent parmi les roches, et le prennent. A lui et à ses compagnons le capitaine Lloyd inflige de durs traitements. Échangé en novembre, Anguier, admis à l'honneur de baiser la main du prince, aura celui d'une présentation à

Maurepas, qui lui accordera 1.000 livres de gratification (1).

Le soir du 29 juin, Jean-François Cheyné part d'Ostende avec le *Comte-de-Maurepas* (130 tonneaux, 12 canons, 10 pierriers, 104 hommes). Il reviendra à la fin d'août sans avoir joint le fugitif.

Mais de tous ces capitaines, « le plus propre à être employé, tant pour son zèle que par la connoissance qu'il a de la coste et par son intelligence », est Mathieu Dumont. Tous les personnages qui lui sont confiés témoignent de sa « prudence, sa fermeté, et sa capacité en mer ». Au mois de janvier, le maréchal de Richelieu l'a désigné pour conduire en Angleterre « un homme qu'il est très important pour le service du Roy d'y passer ». En avril, on le met à la disposition du duc d'York pour porter des dépêches en Ecosse. Il monte un petit cotre, le *Hardi-Mendiant* (55 canons, 4 canons de 3, 10 pierriers, 30 hommes), armé par Ruttledge ; en mai, il transporte 1.000 guinées que lui a remises Ruttledge, « chargé des affaires du Prince à Dunkerque ». Il essaie sans succès d'aborder la côte Est, contourne l'Écosse par le Nord, et atterrit à la côte Ouest sur un domaine de lord Cromarty. Il trouve là des gens qui ont assisté à la débâcle de Culloden, et qui l'engagent à s'en retourner, s'il ne veut être massacré avec tout son monde. Il s'en revient

(1) *Relation circonstanciée d'un voyage en Ecosse par la compagnie des Cadets volontaires de la Marine de France, partys du port de Dunkerque le* 11 *juin* 1746 *sur le brigantin du Roy le* Bien-Trouvé, *commandé par le capitaine Pierre Anguier, par le sieur Dupont P.-d., officier dans ladite compagnie ; dédié à M. Bart, chef d'escadre des armées navales, commandant la Marine* à Dunkerque ; écrit par l'auteur durant sa captivité à bord de la frégate anglaise le *Glascow*, Bibl. de l'Arsenal, ms. **2164**, publ. dans *Revue Rétrospective*, 1887, pp. 241-272. — Abbé G. Rafin, *Pierre Anguier*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, VIII, 1905, pp. 71-95.

par la mer du Nord. Poursuivi par trois vaisseaux anglais en vue des côtes de France, il prend chasse, et s'échoue à la côte de Blanckenberghe. Les officiers qu'il avait à bord « se louent au-delà de toute expression » de son habileté, qui leur évita d'être pris (31 mai). Le 29 juin, le marquis de Fimarcon, par ordre du duc d'York, l'expédie à nouveau à la recherche de Charles-Édouard ; il emmène le capitaine Mac-Mahon, réformé du régiment de Bulkeley, le lieutenant Fitz-Gérald, du régiment de Clare, et un volontaire de Lancyse, nommé Cohade, un des grands blessés du combat de l'*Élisabeth*, fait ensuite prisonnier sur l'*Auguste*.

Dumont appareille la nuit du 29 au 30, et aborde le 8 juillet aux îles de Logh Brinne. Le ministre du lieu lui déclare qu'il a reçu l'ordre d'arrêter tous les bâtiments du parti du prince. Dumont assure venir de l'île de Man, avec un chargement de vin et d'eau-de-vie pour l'escadre anglaise en croisière devant l'île de Bara. Le ministre, satisfait de l'explication, lui octroie deux pilotes pour le guider. Dumont en tient un pour suspect, et, à peine au large, l'envoie à fond de cale. Les colonels O'Sullivan et O'Neil l'attendent au rendez-vous convenu ; traqué par un détachement de douze cents hommes, ici encore le prince a disparu depuis trois jours. O'Neil demeure à terre pour l'aviser que Dumont reviendra le chercher le 18, et O'Sullivan s'embarque sur le *Hardi-Mendiant*. Au jour indiqué, un navire ennemi empêche le corsaire d'approcher, puis le gros temps soufflant de l'Ouest le rejette sur la Norvège (24 juillet). Il conte son odyssée dans une lettre que signent avec lui Mac-Mahon et Fitz-Gérald, et qu'ils envoient de Bergen. Ils apprennent que treize officiers jacobites se sont réfugiés dans cette ville,

et que le gouverneur les a enfermés au château, d'où ils se sont évadés et ont gagné Götheborg. Libres désormais, ils manquent d'argent et même de vêtements, ayant dû changer ceux sous lesquels ils s'étaient déguisés pour se sauver. Le 24 août, Mathieu Dumont relâche à Blanckenberghe, et de là gagne Dunkerque, avec O'Sullivan et les autres officiers. Tous affirment que Charles-Édouard est en sûreté, mais observent le plus rigoureux secret sur le lieu de sa retraite, même à l'égard des autorités maritimes. Maurepas laisse le *Hardi-Mendiant* à la disposition du colonel O'Sullivan.

L'écuyer du prince, Sheridan, et le capitaine Lynch d'une part, son aide-de-camp, le colonel Richard Warren et le capitaine O'Brien d'autre part, s'embarquent à leur tour. Pour les sauver en cas de capture, on les a munis de commissions de capitaines des régiments de Dillon, de Bulkeley, de Berwick et de Rooth. Heureusement, Butler avait en armement à Saint-Malo deux corsaires, l'*Heureux* (24 canons de 8, 10 de 4, 250 hommes) et le *Prince-de-Conti* (22 canons de 6, 8 de 3, 200 hommes), capitaines Beaulieu-Tréhouard et Dufresne-Marion, « qui sont intelligents et sages ». D'ordre du roi, on réquisitionne le capitaine Dumay, commandant le cotre de Boulogne, le *Lévrier-Volant*, et cinq de ses hommes, dont un interprète et un pilote côtier qu'il a enlevé à la côte d'Écosse, et qui ne cherche qu'à s'évader. Le secret est assuré. Les quatre fidèles du prince embarquent au cap Fréhel sans avoir mis le pied à Saint-Malo, et appareillent le 31 août. Ils réussissent enfin à joindre et à sauver le prince. Il était temps. Charles-Édouard, chassé de l'île de Skye, s'est sauvé dans celle de Louist.

GOÉLETTE

SENAUT

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Il en repart, déguisé en suivante de lady Flora Mac Donald, revient à l'île de Skye, de là s'enfuit en terre ferme, et, encore une fois de retour à Skye, s'y cache dans une grotte où pendant plus de huit jours il se nourrit uniquement de farine d'avoine délayée dans de l'eau. Le 10 octobre 1746, à cinq heures du soir, il débarque à Roscoff. Son extraordinaire aventure est terminée. Les deux corsaires qui le sauvèrent, l'*Heureuse* et le *Prince-de-Conti*, rendent ensuite le bord à Saint-Malo. Ils remettent aux mains du commandant militaire quatre personnages étroitement gardés, que vise cet ordre du prince : « Je commande à M. de Pontcarré de Viarme, intendant de la province de Bretagne, de faire tenir sous bonne et sûre garde le sieur Macdonel de Barisdaël, son fils et ses domestiques arrivés à Roscoff sur le vaisseau le *Prince-de-Conty*, coupables de trahison et d'autres noirceurs contre moy, étant d'ailleurs extrêmement dangereux, et de ne luy pas permettre l'usage du papier et de l'encre, et d'en donner avis à la Cour. En foy de quoy j'ay signé. A Rennes, 12 octobre 1746. S. *Charles-Edouard* ». Le Prince a donné 100 louis à chaque corsaire, 50 pour les officiers, et 50 pour les équipages, ce qui paraît maigre. Les capitaines se sont « excusés » de recevoir un présent en argent. Ils appartiennent aux meilleures familles de Saint-Malo : ils reçoivent chacun du roi un brevet de lieutenant de frégate (1).

Richard-Auguste Warren obtient le titre de baronnet, et Antoine Vincent Walsh celui de comte ; il a été élevé à la pairie d'Irlande le 20 octobre 1745, à Rouen.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ **445** f. 168-236.

Peu avant son retour en France, à quelqu'un qui remarquait combien il est triste d'être le jouet de la fortune, Charles-Édouard répondait : « Encore plus triste de l'être de la fortune et des hommes. » Dès son arrivée à Versailles, on lui donna « des soupers splendides » à titre de consolation (1).

III

QUELQUES ÉPISODES DE COURSE

Les 8 et 14 mars 1744, Maurepas a annoncé à François Bart et à la Chambre de Commerce l'imminence des hostilités ; le 15, il expédie la déclaration de guerre, avec un lot de lettres de marque.

Aussitôt, on rétablit comme jadis au Gris-Nez et au Blanc-Nez des guetteurs munis de listes de signaux. On met en chantiers trois frégates de trois cents, deux cents et quatre-vingts tonneaux. Le roi facilite les armements, et autorise la cession aux armateurs des vieux effets inutilisables provenant de ses vaisseaux. Plus spécialement favorisé, un nommé Gaucher, venu de Paris en avril dans l'intention d'armer dix bateaux-pêcheurs, se contentera toutefois de mettre en mer deux petites frégates. Ce Gaucher est l'homme d'affaires du maréchal de Saxe, propriétaire des deux frégates.

L'Amirauté reprend ses vieilles traditions, et le procureur général donne tous les renseignements né-

(1) *Lettres de Marville*, II, 172, III, 36, 55, 110 note. — *National Biography*, t. LIX, p. 213.

cessaires à son collègue de Boulogne, qui les lui demande, avouant que la matière lui est tout à fait neuve. Un officier d'Amirauté fonctionne à Gravelines ; Charles de Lorraine (1) en installe un à Ostende, où un subdélégué de l'Amirauté de la Flandre autrichienne interdit au Magistrat de prendre connaissance des affaires maritimes, « attendu qu'elles ne regardent que lui, ou l'Amirauté de Dunkerque ». Un officier des classes de ce dernier port vient ensuite à Ostende surveiller les équipages et les prisonniers de guerre, car les corsaires français ne tardent pas à y envoyer des prises (2).

Le 11 avril au matin, la première entre au port de Dunkerque : elle est envoyée par le petit corsaire la *Société*, capitaine Pierre Dehau, qui l'a enlevée à l'embouchure de la Meuse.

Sitôt que les Anglais s'aperçoivent que des corsaires recommencent à sortir de Dunkerque, et bien avant la menace des préparatifs d'expédition de 1745, ils envoient des frégates mouiller devant le port : cinquante grenadiers et dix maîtres surveillent la côte de Mardyck à Gravelines pour prévenir une descente de nuit. A l'ancre entre le Brack et le Brebanc, elles ne gênent guère les petits corsaires, et le canon du Risban éloigne les chaloupes qu'elles détachent pour couper les filets posés en rade par les pêcheurs. Par contre, pendant l'été de 1745, trois vaisseaux anglais

(1) Charles-Alexandre, duc de Lorraine et de Bar.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B³ **412** f. 161, 239, 244, **421** f. 151, 354, **429** f. 122, 133. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **9** ; *Rapports de Guerre*, **1744** f. 135. — Arch. Com. Dunk., **202**, *liasse*. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **20** f. 156. — *Placcaet boek van Vlaenderen*, Gand, 1763, 8 février 1745. — Gilliodts Van Severen, *Cartul. de l'ancienne estapple de Bruges*, IV, n. 2408.

réussissent un coup de main : leurs commandants savent que deux corsaires de l'armateur Jacques Coppens, la *Royale* (180 tonneaux, 20 canons, 207 hommes) et la *Duchesse de Penthièvre* (180 tonneaux, 22 canons, 4 pierriers, 164 hommes), capitaines Pierre Lefebvre dit Juin, le père, et Jean Sallé, sont sur leur retour avec onze rançons et six prises, dont deux navires armés de huit canons et six pierriers, et une pinque de quatre cents tonneaux et vingt-quatre canons, chargée de tabac de Virginie. Ils les guettent au ouest-nord-ouest de la rade, les prennent entre leurs feux, et, après cinq heures de lutte, les échouent à la côte d'Ostende. Le comte d'Aunay obtient que les équipages des corsaires, au lieu d'être envoyés en Angleterre, soient échangés immédiatement contre des prisonniers anglais détenus à Calais.

Ces croiseurs ennemis gênent moins les corsaires que la navigation masquée. Rarement rencontrent-ils des navires marchands anglais : presque tous naviguent sous pavillon et connaissements hollandais. Jacques Burgot déclare avoir visité nombre de navires évidemment masqués, « qu'il n'a voulu amariner crainte de plonger ses armateurs en mauvaises procédures et les faire succomber en dommages-intérêts ». La guerre à coups de papier timbré commence (1).

Malgré les chasses des croiseurs anglais, malgré la navigation masquée, malgré l'insuffisance du port, les corsaires ramènent pendant cette guerre pour 12.000.000 net de prises, correspondant au chiffre brut d'environ 35.000.000 de livres. De 1744 à 1748,

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ **421** f. 18, 220. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **9** ; *Rapports de Guerre*, 1745, f. 163. — J. Colin, *Louis XV et les Jacobites*, p. 161.

les sorties de corsaires armés à Dunkerque montent à cent quarante-cinq, sans compter soixante-dix armements pour le compte du roi. Les capitaines atteignent le nombre d'environ cent vingt. Fait nouveau dans la pratique de la course : ces capitaines et ceux de Calais et de Boulogne, tout en gardant une préférence pour leur port d'origine, naviguent fréquemment des deux autres ; les armateurs procèdent de même pour leurs armements (1).

Si la course a perdu de son ampleur à Dunkerque, s'il ne s'envole plus du nid d'aigle les bandes de frégates courant aux aventures épiques, les épisodes n'offrent pas moins d'héroïsme, d'imprévu, de brutalité, de tragique, et quelquefois, par contraste, de comique. Le roi ne donne plus de médailles d'or, mais des épées d'honneur, des gratifications en argent (2), des grades dans sa Marine et des croix de Saint-Louis, marquant toutefois une distinction entre les officiers bleus qui sortent du commerce, c'est-à-dire de la course, et les nobles : Louis XIV s'était bien gardé de commettre une telle faute.

Le virus de la sensibilité contamine peu à peu les gens de mer. Pendant une chasse des *Trois-Sœurs* (15 tonneaux, 2 pierriers, 18 hommes), capitaine Pierre Allemès, un pistolet part accidentellement et tue un homme ; ses camarades sont consternés au point que l'homme de barre gouverne mal et fait tomber les voiles sur le mât, ce qui donne au navire

(1) En 1745, on compte 13 corsaires à Calais et 15 à Boulogne. Voici des chiffres pour 1748 :

Dunkerque	11	corsaires,	106	canons,	80	pierriers,	852	hommes.
Calais	9	—	42	—	54	—	380	—
Boulogne	8	—	60	—	64	—	545	—

(2) Michel Harinck refuse la gratification en argent, et reçoit une épée.

poursuivi le loisir de s'échapper. Les capitaines consignent dans leurs rapports le souci de faire panser par leurs chirurgiens les blessés ennemis.

Les Anglais, eux, s'en tiennent à la ferme volonté de réduire l'adversaire français par tous les moyens. Jean André, sur la *Marquise-de-Brancas* (45 tonneaux, 10 canons, 2 pierriers, 65 hommes) attaque une pinque anglaise armée d'artillerie, quand le feu prend à ses poudres : son navire saute, et coule (juin 1744). Le grand mât flotte encore ; Pierre Nottebart, premier lieutenant, et deux hommes, s'y accrochent, et se «mirent à la miséricorde de Dieu ; alors ils crièrent de toutes leurs forces à bord du navire anglois pour en être sauvés, mais inutilement ; ils furent assés inhumains pour les abandonner dans leur malheur, et ledit anglois passant avec son navire près d'eux prirent leurs chapeaux en main et crièrent houra ou vive le Roy ». Un pêcheur hollandais recueillit ces trois seuls survivants.

Voici une autre scène : Jean Malgreson ramène une prise de Pierre Dehau ; en vue de Dunkerque, deux vaisseaux mouillés dans les bancs montrent pavillon français ; il les reconnaît pour anglais et hisse pavillon de leur nation. Sa ruse ne les trompe pas, et tous deux le chassent jusque sous le canon de Flessingue. Se croyant à l'abri en eaux neutres, Malgreson jette son ancre. Le gouverneur lui interdit de descendre à terre, et ne s'oppose nullement à ce que l'un des anglais attaque et reprenne la prise française. Malgreson est empoigné, dépouillé, garotté, et jeté à fond de cale avec plusieurs de ses hommes. A l'un d'eux, un Anglais déclanche un si furieux coup de poing que le sang jaillit par le nez et la bouche : les

autres y trempent leurs sabres et en frappent les prisonniers français mis à nu, accompagnant les coups d'un concert de blasphèmes. Comme Malgreson refuse de signer un billet attestant qu'il fut pris en pleine mer, on le descend, lui huitième, dans une chaloupe sans avirons ni gouvernail, envoyée en dérive à la merci des flots. Le vent le pousse à la côte : les Anglais reprennent Malgreson, obtiennent par la force le certificat mensonger qu'ils réclament, et débarquent leurs prisonniers en Angleterre. Ceux-ci se donnent pour des Hambourgeois qui ont perdu leur navire, se munissent de passeports pour Hellevoetsluys, gagnent Rotterdam, et enfin Dunkerque.

Pierre Lefebvre dit Juin, le père, peu lettré puisqu'il signe d'une croix, se conduit en psychologue avisé : montant la *S.-Anne* (50 tonneaux, 6 canons, 6 pierriers, 72 hommes), il attaque un charbonnier anglais de cent soixante tonneaux, dont les gens refusent d'amener, font sauter leur coffre à feu et tirent par les meurtrières du demi-pont. Au moment d'être pris, ils rompent leurs armes, coupent et déchirent leurs meilleures hardes, même « des souliers neufs », uniquement pour en priver les capteurs. Interpellé, le capitaine anglais répond en se mordant les lèvres qu'il regrette de ne les avoir pas tués tous. Juin comprend parfaitement ; pour le punir « de sa fierté et de son insolence », il le giffle, lui fait administrer quelques coups de corde sur le dos, après quoi, pour bien marquer le caractère de la leçon, il le fait manger à sa table, coucher dans sa chambre, et lui octroie de l'eau-de-vie et du thé chaque matin, et du vin à chaque repas.

En Hollande, l'accueil que reçoivent les Dunkerquois est frais : près de deux cents ans de luttes ne

s'effacent pas aisément de la mémoire des hommes, et les Anglais ravivent ces souvenirs. L'un des matelots établis sur une prise par Édouard Bouvier, commandant le *S.-Antoine* (15 tonneaux, 2 canons, 8 pierriers, 42 hommes), se grise d'un bout de la journée à l'autre, frappe ses camarades à coups de sabre, et en mord un à la cuisse jusqu'au sang. Pour arrêter ce désordre, le capitaine de la prise relâche à Rotterdam : là, la populace l'assaille, excitée par des marins anglais qui font pleuvoir des pierres sur les Français. Ces derniers évitent d'être assommés en sautant dans une chaloupe et en passant sur l'autre bord de la rivière ; assaillis à nouveau comme ils veulent se rendre chez leur consul, ils se sauvent à La Briele, où on les laisse tranquilles. On a vu que les Hollandais ne garantissaient pas la neutralité de leurs eaux contre les attaques des Anglais.

En Flandre autrichienne, alors que sous Louis XIV Flamands espagnols et Flamands français des côtes sympathisaient, le gouvernement a suscité à la longue une animosité parmi ces populations maritimes contre les Dunkerquois. Gaspard Hoest, forcé par un senau anglais d'échouer son cotre le *Turpin* (50 tonneaux, 4 canons, 14 pierriers, 43 hommes), près de Blanckenberghe, se voit repoussé par les gens assemblés sur le rivage ; un pêcheur cherche à le perdre sous le feu de l'ennemi en lançant trop près l'ancre sur laquelle Hoest compte pour se déséchouer. Mathieu Dumont survient, revenant de conduire une prise à Ostende. Hoest lui confie trois otages de rançons, se déséchoue enfin, et gagne Ostende. Un garde-côtes arrête Dumont ; on le traite de « chien de François... et mille autres insultes à la nation » ; un agent de police le

conduit au bourgmestre, qui lui ferme au nez portes et fenêtres en criant bravement de l'intérieur qu'il refuse de parler à des canailles. La populace le raille de cette belle réception ; il s'en débarrasse en lui jetant de l'argent. Alors seulement il peut louer un chariot pour mener les otages à Ostende.

Parmi les gens de mer, les gestes violents persistent, souvent aggravés par l'ivresse. Jacques Burgot (1) note que son quartier-maître a « l'audace de casser une gamelle de bois sur le tête du premier lieutenant ». Sur le *Matou* (80 tonneaux, 14 canons, 12 pierriers, 96 hommes) la discorde règne à l'état chronique entre le capitaine J.-F. Cheyné et son second, Jacques Anquetil, toujours pris de boisson. A la vue d'un navire anglais de seize canons, huit pierriers et cent dix hommes, leur équipage disparaît dans la cale. Cheyné jette à la mer sa chaloupe, ses mâts de hune, ses vergues de rechange, et ses avirons ; il fait scier le bordage en quatorze endroits et raser la cambuse. Il tire si bien de son canon de retraite que le feu prend au pavillon et gagne l'arrière du corsaire. Mais tandis qu'il veut courir vent arrière pour fuir l'anglais, Anquetil, abominablement ivre, prétend louvoyer pour courir au plus près. Ils se disputent la barre du gouvernail abandonnée par les quartiers-maîtres. Anquetil, un fusil à la main, trébuche sur le capot de la chambre, tombe, se blesse au front, et s'écrie qu'il a reçu un coup de feu de l'ennemi. Il recommence ses extravagances. Malgré Cheyné et son second lieutenant, Antoine Lefebvre dit Juin, il emporte la barre du gouvernail, puis charge l'arrière de câbles, cordages

(1) Capitaine du *Soleil*, 100 tonneaux, 20 canons, 10 pierriers, 160 hommes.

et autres poids lourds, si bien que l'avant, étant lège, arrête la marche du corsaire. L'anglais n'a pas de peine à s'en emparer (printemps 1745).

Une aventure d'un autre genre prêtait à rire aux Dunkerquois. Le 4 avril de la même année, un corsaire anglais prend en vue de Nieuport un bâtiment de Rotterdam, chargé de vin pour Dunkerque, et monté par cinq hommes et un mousse. Il interne à son bord le maître et deux hommes, laisse les deux autres sur la prise, et l'amarine de cinq des siens. Après quoi, il retourne à sa croisière. Les deux Hollandais laissés sur la prise manœuvrent si habilement, qu'ils attirent insensiblement les cinq Anglais du côté des provisions du bord ; ils réussissent à les griser complètement, ont alors tout loisir de remonter sur le pont où sont restées les armes, ferment les écoutilles, et mettent le cap sur Dunkerque. Ils y entrent le lendemain, et débarquent les cinq Anglais, « bien honteux de leur aventure, et des huées du peuple qu'ils ont bien méritées (1) ».

Au mois de janvier 1748, le roi répond à un placard des États-Généraux contre les corsaires et les navires français en autorisant la course contre les Hollandais. Il les excepte de la suspension des hostilités avec l'Angleterre, quatre mois plus tard. Cependant l'Amiral ne délivre plus de lettres de marque, et une ordonnance du 26 mai fixe les délais de nullité des prises pour les différentes mers. On enlève quelques navires de part et d'autre, jusqu'à la paix d'Aix-la-Chapelle, signée le 18 octobre. Les stipulations du traité portent que les fortifications de Dunkerque resteront en l'état

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ **421** f. 323, **440** f. 304 ; C⁴ **283** f. 137, 149. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **9, 10** ; *Rapports de Guerre*, 1744, 1745, 1748.

du côté de terre, et seront rasées sur le front de mer, sur le pied des anciens traités. On démolit les batteries, mais on épargne les jetées : on évite cette fois la présence d'un commissaire anglais. Le gouvernement de Saint-James tâchera de le remplacer par des espions : en 1754, on arrête le sieur Grondeau de Flobert comme suspect d'avoir levé des plans du vieux port de Dunkerque pour le compte des Anglais, et on l'embastille (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B⁴ **46** f. 71, 232, 252. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **10, 11** — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **22** f. 54, 55. — A. de Saint-Léger, *La Flandre maritime...*, p. 327. — Arch. Préfecture de Police, **A a 7**, p. 833.

CHAPITRE II

LA GUERRE DE SEPT ANS

(1757-1763)

I

LE RÉVEIL DE LA COURSE

Les hostilités commises en pleine paix par les Anglais laissaient depuis longtemps prévoir une guerre à laquelle le gouvernement de Louis XV se refusait. Avant qu'elle n'éclatât, François Bart mourut à l'âge de soixante-dix-huit ans (1) (22 avril 1755). Il commandait toujours la Marine à Dunkerque. Après

(1) Marié le 20 avril 1705 à Marie-Catherine Viguereux, fille du trésorier-général de la ville et châtellenie de Furnes et subdélégué de l'intendant de Flandre, il en eut deux fils et trois filles, dont l'une mourut en bas âge. Sa succession montait à peine à 25.000 livres ; le roi donna 1.200 livres de pension à son fils aîné, 600 au cadet, et 1.000 livres à chacune des deux filles encore vivantes auxquelles le Magistrat, n'osant proposer une pension alimentaire, attribua 800 livres par an « pour forme de logement ». L'aîné des fils, Philippe-François, né à Dunkerque le 28 février 1706, garde de la Marine le 14 décembre 1722, garde du pavillon le 5 mai 1727, enseigne le 1er octobre 1731, lieutenant de vaisseau le 1er mai 1741, chevalier de Saint-Louis le 1er janvier 1746, capitaine de vaisseau le 1er avril 1748 après le combat de Létanduère contre Hawke où il se distingua (14 octobre 1747), commandant de la Marine à Dunkerque le 3 décembre 1755, gouverneur et lieutenant-général des Iles-Sous-le-Vent d'Amérique à S.-Domingue le 10 octobre 1756, il rentra en France en 1762 ; il reçut, le 1er avril 1764, le grade de chef d'escadre et une pension de 6.000 livres, portée à 12.000 par Louis XVI. Il mourut à Paris le 12 mars 1784, laissant 662 livres de rente et des parts de pro-

soixante-sept ans de services distingués, ayant assisté à dix-neuf abordages, il avait atteint le sommet de la hiérarchie navale : commandeur de Saint-Louis le 1er janvier 1746, lieutenant-général des armées navales le 7 février 1750, il reçut le 1er septembre 1752 ses provisions de vice-amiral, et, le 15 août 1753, la grand'croix de Saint-Louis.

Les pirateries journalières des Anglais, le guet-apens de l'amiral Boscawen (8 juin 1755), la râfle formidable opérée en novembre sur toutes les mers du globe de trois cents navires de commerce français valant 30.000.000 de livres, et entraînant la capture de six mille officiers et marins et de mille cinq cents soldats, ne décident pas le roi à la guerre. Il se contente d'un embargo sur les navires anglais dans les ports français, le 23 janvier 1756. On n'y saisit pas grand'chose : Dunkerque avait perdu 9 navires marchands et trois pêcheurs, soit mille trois cent vingt-six tonneaux, quatorze canons, cent quarante-neuf hommes, valant 678.982 livres 1 s. 1 d. ; la vente des navires anglais saisis ne produit que 10.815 livres 11 s. 8 d. (1).

priété dans quatre immeubles à Dunkerque. Son cadet, Gaspard-François, né le 29 décembre 1706, ingénieur ordinaire en 1735, chevalier de Saint-Louis le 16 février 1748, ingénieur en chef en 1757, lieutenant-colonel le 11 août 1768, colonel chef de brigade le 1er janvier 1777, mourut le 5 juillet 1782. Tous deux morts sans postérité. — Arch. Nat., *Marine*, C7 **17**. — *Donation* de Philippe-François Bart et Marie-Catherine Bart à leur frère Gaspard-François, du 6 septembre 1776, orig. parch. à M. Henri Durin. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **13** — Arch. Com. Dunk., **37** f. 46, **312** XII, 130. — Mancel, *Famille de Jean Bart, descendants en ligne directe*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1904, VI, 333. — Henri Malo, *Note relative à la mort de l'amiral F.-C. Bart*, dans *Mém. Soc. Dunk.*, 1909. — Pierre commémorative, déambulatoire de S.-Eloi, à droite du chœur, et pierre tombale, jardin du Musée de Dunkerque.

(1) 80.559 liv. 15 s. 10 d. pour Dunkerque, Calais, Boulogne, Abbeville et S.-Valéry. — Arch. Nat., *Marine*, B3 **527** f. 41. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **13, 16.** — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **26** f. 132, 144, **27** f. 102, 218, 219, **31** f. 150.

L'exemption du droit d'aubaine avait facilité en ville l'établissement d'étrangers ; bon nombre d'Anglais en ont profité, beaucoup tenant cabaret, d'autres se consacrant au négoce, et quelques fraudeurs ayant des comptes à régler avec la justice d'outre-Manche. Le 3 février 1756, J.-C. Prévôt, marquis Du Barail, commandant militaire, reçoit l'ordre de faire évacuer tous ceux fixés dans l'étendue de son commandement. Mais il faut que l'Angleterre déclare elle-même la guerre à la France (13 mai) pour que Louis XV réponde d'abord par une déclaration sur la Course (15 mai) et enfin par une déclaration de guerre (9 juin) (1).

Une série de mesures favorisent la course : le dixième de l'Amiral est suspendu (1756), puis supprimé (1759) ; une gratification est accordée par canon pris à l'ennemi ; le roi s'engage à reprendre, lors de la signature de la paix, tout navire de vingt-quatre canons et au-dessus dont les armateurs voudraient se défaire ; il leur accorde des exemptions de droits sur les matériaux de construction, sur les vivres et les munitions destinés à leurs armements ; il facilite la vente des marchandises des prises ; il dispense des campagnes réglementaires sur ses vaisseaux les officiers et les volontaires qui se distingueront sur les corsaires. A la Chambre de commerce, il promet la simplification des procédures de liquidation. Il assure un traitement favorable aux marins étrangers, qui entrent pour les quatre cinquièmes dans le chiffre de la population maritime.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B^1 **16** f. 113 ; B^4 **72** f. 10. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **18** f. 102, **26** f. 177. — Arch. Com. Dunk., **37** f. 63. — A. de Saint-Léger, *Dunkerque au milieu du* XVIII^e *siècle*, dans *Mém. Soc. Dunkerquoise*, 1902, XXXVI, 12.

Préoccupé de n'en pas voir diminuer le nombre, il refuse les commissions en guerre aux corsaires trop faibles : il exige cinquante hommes au moins, officiers compris, mesure qui ne sera pas plus appliquée que dans les guerres antérieures ; du reste, les petits corsaires sont excellents contre les cotres qui servent de découvertés aux vaisseaux anglais.

Ces encouragements, « l'ardeur à venger le pavillon », produisent vite d'heureux effets. L'aménagement et l'outillage du port, insuffisants, ne permettent la sortie qu'à des frégates de dix-huit canons, manifestement trop faibles pour le but à atteindre. La Chambre de commerce ne cesse de réclamer avec instances une escadre légère de vaisseaux royaux, comme celle de jadis. « On sçait à n'en pas douter, et on en a eu plusieurs fois l'expérience, qu'une escadre de six vaisseaux de ligne et quelques frégates, que le Roi feroit passer à Dunkerque seconder les armateurs particuliers encouragés et soutenus par une semblable protection, obligeroit les Anglois à qui le commerce du Nord est si nécessaire, à emploïer au moins trente vaisseaux de guerre à observer cette petite escadre. » En ce moment, les Anglais naviguent aussi tranquillement qu'en pleine paix ; une demi-douzaine de frégates suffit à protéger leurs marchands, et à enlever les meilleurs corsaires français. Quelques corsaires, quelques pêcheurs armés par le roi sont bons pour aller à la découverte, mais parfaitement incapables de donner la protection indispensable.

Le premier effort vise le port. On rétablit les quais et le bassin du roi ; on refait les jetées ; on approfondit le chenal par où s'écoulent les eaux du nouveau canal de la Cunette et celles lâchées par l'écluse de

Bergues reconstruite. On garnit le front de mer de travaux défensifs et de batteries, d'où trois capitaines payés par le Magistrat, moitié par la Chambre de commerce, surveillent la rade. L'activité renaît sur les chantiers de construction, qui, de 1756 à 1762, livrent vingt-trois navires de soixante à trois cent quatre-vingts tonneaux. En 1759, ils construisent vingt bateaux plats, rejoints au mois d'octobre par quatre de Calais, douze de Boulogne et quatorze de Saint-Valery ; le maréchal de Belle-Isle procède à des exercices d'embarquement de troupes, car on songe une fois encore à opérer une descente en Angleterre. Au Havre, cinquante autres bateaux plats sont mis à l'eau en même temps. On espérait beaucoup de deux prames sorties des chantiers de Dunkerque, mais, après essai, le capitaine de vaisseau de Lorgeril conclut à leur non-navigabilité ; elles paraissent uniquement utilisables pour la défense de la rade (1).

Le recrutement des équipages ne va pas sans difficultés. Quatre embargos, pour permettre la levée des matelots nécessaires aux vaisseaux du roi, ne troublent guère les armateurs, car on leur accorde très vite, sur leurs réclamations, la libre sortie des corsaires montés de matelots étrangers. Mais ce personnel n'abonde plus comme autrefois. Les armateurs acceptent assez légèrement les services d'un certain Mauvoisini. Qui était cet Italien? Casanova le con-

(1) Les constructeurs sont les frères Denis. — Arch. Nat., *Marine*, B⁴ **100** f. 293-298. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **13, 16** ; *Registre d'arrêts*, 1756 f. 77. — Arch. Com. Dunk., **202,** *liasse* ; **312,** XII, 32. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **23** f. 66, **26** f. 175, 181, **27** f. 51, 114, **28** f. 17, **29** f. 62, **30** f. 82, **31** f. 54 ; ms. *Diot l'Aîné*, p. 127. — A. de Saint-Léger, *La Flandre maritime...*, p. 330. — Sur la garde des côtes, cf. André Dussauge, *Le ministère de Belle-Isle*, Paris, 1914, in-8, t. I, dernier chapitre, p. 385.

KETCH

BRIGANTIN

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

naissait-il? Le célèbre aventurier vénitien était venu en mission secrète pour le ministère, enquêter, et dresser un rapport sur l'état de la Marine à Dunkerque (automne 1757). Mauvoisini promet de lever des hommes en Hollande, s'y rend aux frais des armateurs, et échoue complètement. Là aussi, sans doute, on manquait d'hommes, puisqu'un nommé Habbercourt vient à Dunkerque engager des matelots au service de ce pays : pris sur le fait, il attend en prison le retour des hommes qu'il a débauchés (1).

Pendant cette guerre, l'hostilité des ports neutres de la Flandre autrichienne motive une intervention diplomatique auprès de la Cour de Bruxelles. En Norvège, on sait déjà combien peu la neutralité des ports embarrasse les Anglais : ils y enlèvent, entr'autres, le petit corsaire de Jacques Villeneuve, l'*Épervier* (16 tonneaux, 2 canons, 6 pierriers, 24 hommes). Un pirate de Guernesey, Richard Lequesne, commandant le *Royal-Georges*, ne se gêne pas pour piller les navires déjà rançonnés, et les corsaires de Douvres s'avisent d'exiger un droit de passage de tous les navires neutres.

Ce dernier trait est particulièrement sensible aux négociants dunkerquois. Maintenant qu'ils ont relevé le commerce et la pêche, ils usent du procédé classique pour protéger leurs navires, et les masquent en neutres. Jacques Coppens envoie sur les côtes de Laponie des pêcheurs sous pavillon autrichien, ici pavillon de Bourgogne. Il fait construire à Stettin le *Caumartin*, et le

(1) Arch. Mar. Dunk., *cart.* **14, 16** ; *Reg. de Corresp.*, **1**, 11 novembre 1763, — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **28** f. 106, 175, **29** f. 18, 20, **30** f. 29-32, **31** f. 2, 6, 126, 191. — Arch. Com. Dunk., **37** f. 112, 113, 118. — Charles Samaran, *Jacques Casanova, vénitien*, Paris, 1914, in-18, p. 188, 189, et renvoi aux *Mémoires*.

charge de marchandises apparemment destinées pour l'Espagne, et même Londres ; il recommande à son correspondant de n'y embarquer que très peu de canons et de masquer les sabords, et conclut en toute simplicité : « Il faut que cela soit fait en sorte que vous puissiés en cas de besoin faire serment que le navire est pour votre compte... au surplus je m'en rapporte à votre honneur et probité ». Le roi favorise cette navigation conforme aux intérêts du royaume : les Amirautés ne perçoivent pas le droit d'ancrage sur les navires masqués appartenant à des commerçants français.

Malgré la défense portée par le Magistrat, des Anglais procèdent à Rotterdam comme Coppens à Stettin ; une chaloupe à trois mâts, le *Prince-d'Orange*, prend la mer chargée d'un seul ballot qui ne contient que des pistolets et des sabres ; elle aborde la nuit à Hellevoetsluys, y embarque une caisse de fusils et quarante Anglais soi-disant passagers pour Guernesey. A peine en mer, ils s'emparent du navire sur le capitaine hollandais et ses huit hommes, et s'approprient ses lettres de mer : tout le monde était d'accord. Le *Prince-d'Orange* est signalé aux navires de guerre français pour qu'ils ne se laissent pas abuser par le pavillon hollandais, et tâchent de le prendre... capture plus ardue que celle du *Dauphin* qui mouille en rade de Dunkerque se croyant dans celle de Margate ! (1).

Les améliorations du port permettent d'augmenter le tonnage des corsaires, et par suite les moyens d'ac-

(1) Arch. Mar. Dunk., *cart.* **13, 14, 17.** — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **29** f. 197, **30** f. 7-15. — Greffe trib. commerce de Dunk., *Reg secret*, I, f. 69, 72, 73.

tion des capitaines. Dans l'impossibilité de retracer ici leurs exploits individuels, il faut au moins marquer les noms qui méritent d'être conservés, ceux de Mathieu Dumont, de Jacques Kanon, d'Adrien et Nicolas Delille, de Godefroid et Nicolas Bachelier, de Pierre Lefebvre dit Juin et ses deux fils, Pierre et Antoine, de Pierre Anguier, d'Adrien Berlamont, de J.-B. de Cock, de Pierre Allemès, de Pierre Brier-Artus, de Gérard et Jean Morel, etc... Mais la gloire de deux noms domine les autres : Pierre-Jean Bart et François Thurot. Arrêtons-nous à conter l'épopée des capitaines qui les portèrent.

II

PIERRE-JEAN BART

En 1747, Pierre-Jean Bart, l'un des héros de l'*Élisabeth*, a demandé la croix de Saint-Louis ; il l'obtiendra par la suite, avec le grade de lieutenant de frégate, après la prise du *Bristol* (1er juin 1748). La paix venue, il navigue au commerce pour le compte de Pierre Tugghe, à la côte de Guinée et aux îles d'Amérique. On fait appel à ses services lorsqu'au printemps de 1757 le ministre Moras, cédant aux instances de la Chambre de commerce, se décide sinon à reconstituer l'escadre de Dunkerque, au moins à armer quelques bâtiments légers pour éloigner les corsaires ennemis et croiser eux-mêmes en course. Pierre Bart et Antoine Lefebvre dit Juin, encore un survivant de l'*Élisabeth*, sont convoqués à Versailles.

Après échange de vues, le ministre propose au roi de les envoyer à Rochefort monter deux frégates en armement, la *Valeur* (20 canons) et la *Mignonne* (16 canons) ; de là ils passeront au Havre pour commander deux frégates plus fortes, l'*Hébé* (30 canons) et l'*Harmonie* (30 canons), dont la construction s'achève ; la *Valeur* donnée alors à Jacques Kanon, et la *Mignonne* à un autre capitaine dunkerquois, Pierre Bart se trouverait à la tête d'une petite escadre de quatre frégates légères. Le roi adhère au projet, qui comporte la promotion de Bart au grade de capitaine de brûlot, et celle de Juin au garde de lieutenant de frégate (1er mai 1757) (1). Le premier n'ayant pas touché un sou d'appointements depuis huit ans et onze mois qu'il est lieutenant de frégate, reçoit 3.000 livres sur les 7.490 que le roi lui doit ; le complément sera versé l'année suivante ; Juin touche une gratification extraordinaire de 1.200 livres.

Tous deux s'embarquent à Rochefort comme convenu, mais au Havre les frégates dont ils doivent se renforcer ne sont pas prêtes ; ils continuent sur Dunkerque (septembre), d'où ils commencent une croisière d'un mois ; ils prennent, le 8 octobre, quatre navires qui produisent net, avec leur artillerie, un peu plus de 50.000 livres.

Le ministre projetait maintenant de réunir six frégates sous le commandement de Pierre Bart : il n'y parviendra pas ; les équipages manquent, puis d'autres nécessités le sollicitent. Il lui faut envoyer la *Valeur* et la *Mignonne* au Canada. Sur la *Valeur*, Jacques Kanon, qui a pour premier lieutenant le fils de Pierre

(1) M. Henri Durin possède l'original du brevet de lieutenant de frégate de Juin.

Bart, Benjamin-Nicolas, fait une course d'un mois en janvier 1758 ; il ramène un corsaire anglais, le *Vernon* (80 tonneaux, 10 canons de 4, 43 hommes), l'ancien *Faucon* pris par l'ennemi à Cléry des Taillettes, de Boulogne. Kanon et Sauvage, lieutenants de frégate, escortent alors, avec la *Valeur* et la *Mignonne*, un convoi de blé pour Québec : ils y arrivent avec une prise, vendue net 69.036 liv. 14 s. 10 d. (1). L'*Hébé*, attendue à Dunkerque avec l'*Harmonie*, n'y vient pas : la *Danaé* la remplace.

Fin juin 1758, les deux frégates mettent en mer ; Juin commande l'*Harmonie*, Bart la *Danaé ;* Benjamin Bart, lieutenant de frégate depuis le 1er juin, — à dix-neuf ans, — sert comme second auprès de son père (2). Du 15 juillet au 15 août, ils enlèvent dix navires portant trente et un canons de 6 et de 4, et deux cent vingt hommes. Deux de leurs prises ayant dû relâcher à Zierickzée, ils vont les chercher pour les escorter jusqu'à Dunkerque. Le commissaire de l'Amirauté hollandaise avise de leur présence des vaisseaux de guerre anglais, et traîne les formalités administratives en longueur pour donner à nos ennemis le temps de se poster sur la route des frégates françaises. Au moment où on le laisse libre d'appareiller avec ses prises, Bart s'aperçoit qu'il est bloqué. Le 1er septembre, il profite d'un vent favorable, et s'aventure au large : un vaisseau de soixante canons et deux de trente l'obligent à rebrousser chemin ; ils coupent et enlèvent une de ses

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² **358** f. 638 ; B⁴ **96** f. 30. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **15.**

(2) De sa première femme, Marie-Thérèse Lefebvre des Halumières, Pierre Bart eut un fils qui mourut en bas âge. De la seconde, Isabelle-Claire Vaneeckhoute, il eut deux fils : Benjamin-Nicolas, né le 15 mars 1779, et Pierre-Robert-Marie, né le 30 mai 1758.

prises ; l'autre s'échoue et se perd. Le 16 octobre seulement, la *Danaé* et l'*Harmonie* réussissent à passer, non sans échanger quelques bordées avec deux frégates ennemies ; Juin a un homme tué et plusieurs blessés. Trois gros vaisseaux croisaient au large : ils arrivent trop tard pour accabler les frégates françaises, qui rentrent à Dunkerque le 20 octobre. Bart et Juin protestent énergiquement dans leurs rapports contre la conduite inqualifiable du commissaire hollandais, et désarment (1).

Le dernier jour de l'année, en même temps que Bart et Juin reviennent de Versailles, le roi accorde la *Danaé* et l'*Harmonie* aux conditions du cinquième, aux armateurs Salles et compagnie ; elles croiseront en course sitôt qu'elles auront porté à Québec un chargement de comestibles. Les capitaines restent les mêmes. Bart a toujours son fils pour second, et, pour premier lieutenant, Jacques Gaspard, « jeune homme de vingt-sept à vingt-huit ans, qui a beaucoup d'acquit pour la marine, bien fait et ayant eu une très bonne éducation ». Son cadet, Nicolas Gaspard, s'engage en qualité de pilotin ; « dans la seule vue d'acquérir de la gloire », plusieurs jeunes gens, appartenant aux meilleures familles de la ville, s'embarquent comme volontaires.

La *Danaé* (600 tonneaux, 40 canons dont 30 de 12 et 8 de 6, 350 hommes) et l'*Harmonie* (400 tonneaux, 34 canons dont 2 de 12, 24 de 8 et 8 de 4, 250 hommes) entrent en rade le 2 mars ; de l'avis unanime, elles sont

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ **538** f. 19, **543**, *Etat de répartition de gratifications...* du 4 mars 1759 ; B⁴ **75** f. 8, 9, 80 ; C⁷ **17** ; F² **71** — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **14, 15** ; *Rapports de Guerre*, 1758, f. 73-91. — Mancel, *Gaspard Bart et ses descendants*, p. 15.

beaucoup trop chargées de marchandises et de canons. Pierre Bart « représente vivement la difficulté qui en résulte pour la manœuvre en cas de combat ; le tirant d'eau est beaucoup trop fort. » Jusqu'au 27 mars, où l'appareillage a lieu, ni la Marine, ni les armateurs ne tentent rien pour remédier à cette grosse défectuosité. Bart lève l'ancre à dix heures et demie du matin, et fait route au Nord.

Le vent souffle de l'ouest-sud-ouest. Entre trois et quatre heures après-midi, on découvre de la *Danaé* trois voiles sous le vent, l'une assez loin des deux autres. De l'*Harmonie*, qui marche mal et se tient déjà à une assez grande distance en arrière, on n'en peut voir que deux. De plus Ferdinand Reynaud, rencontré comme il rentrait avec le *Duc-d'Ayen*, a signalé deux vaisseaux de force.

Pour assurer le succès de sa mission, Bart devrait éviter un combat dans des conditions forcément défavorables, et dont le bruit ne manquera pas d'attirer de nouveaux adversaires, croisant en nombre dans le voisinage. Mais il ne peut éviter le combat qu'en abandonnant l'*Harmonie* à sa mauvaise marche. Elle force de voiles pour le rattrapper ; il amène ses huniers à mi-mât, et brasse son perroquet de fougue sur le mât, pour l'attendre tout en continuant sa route.

Vers six heures, la nuit commence à tomber. Les deux frégates se rejoignent. Bart demande à Juin s'il est paré au combat : Oui, répond le commandant de l'*Harmonie*, qui insiste sur l'opportunité de ne pas se battre. Tous deux, d'accord sur ce point, conviennent de ne pas se quitter en cas d'attaque, et Bart ordonne à Juin de faire porter au nord-nord-est ; lui-même reste sur ses deux huniers pour protéger son camarade, et

se fie sur la marche supérieure de la *Danaé* pour le rattraper un peu plus tard. Mais bientôt, serré de près par deux des navires anglais, il juge opportun d'engager l'affaire avant l'arrivée du troisième. Virant lof pour lof, il s'approche du premier, la *Mélampe* (28 canons de 12 et 8 de 6), capitaine William Hotham. Hêlé au porte-voix, il répond de sa volée : le feu s'engage de suite, très vif de part et d'autre, et se continue vergue à vergue comme le deuxième anglais, le *Southampton* (26 canons de 12 et 8 de 6), capitaine James Gilchrist, ralliait. Vers neuf heures, la *Mélampe* veut passer en avant de la *Danaé* : son boute-hors de beaupré s'embarrasse dans l'étai du petit hunier de la frégate française, et pendant une demi-heure la mousqueterie seule peut jouer ; les Anglais font pleuvoir les artifices, et doivent couper et jeter à la mer une des bouteilles où le feu s'est mis.

Juin attendait l'attaque du *Southampton* ; voyant qu'elle ne se produit pas, il fait porter bord sur bord pour gagner le vent et arriver au combat. Il lui faut longtemps pour exécuter la manœuvre ; il n'a pas reçu de signaux de reconnaissance, et, dans l'obscurité, tire sa bordée sur les frégates enchevêtrées : la *Danaé* semble la plus atteinte. Il reçoit un boulet qui perce son grand mât de part en part ; un autre tue son maître d'équipage. Le troisième vaisseau anglais, le *Gosport* (22 canons de 12, 10 de 6 et 4 de 4) surgit alors : Juin songe à la nécessité de la retraite. Il reconnaît la *Danaé* passant le long de son bord, en grande confusion ; elle ne tire plus ; il la hèle pour annoncer l'avarie de sa mâture, et ne reçoit aucune réponse. Il en conclut que le capitaine est tué et la frégate rendue ; il se garnit de toutes ses voiles, et s'enfuit.

Il est dix heures. Un boulet venait d'emporter les deux jambes de Pierre Bart : son serviteur nègre, Vincent, le place dans une baille de son pour arrêter l'hémorragie, mais le malheureux capitaine succombe presque aussitôt.

Son fils prend le commandement, et ordonne de recommencer le feu. Juin, éloigné de plus de deux lieues, entend la canonnade : il se convainc que la *Danaé* se bat en retraite, et continue à fuir. Vers onze heures et demie, Benjamin Bart n'a pu démâter aucun de ses trois adversaires : la lutte est trop inégale ; il se décide à amener. Sur son gaillard d'avant, un soldat envoie un coup de fusil au *Gosport* qui riposte de toute sa volée : un boulet emporte une des jambes de Benjamin Bart. Pendant que le chirurgien examine la blessure, un autre boulet les tue tous les deux, sur place. La même décharge atteint mortellement un jeune lieutenant de vingt-deux ans, Thomas Desticker, devenu corsaire après avoir porté le petit collet.

A Jacques Gaspard incombe désormais la charge du commandement. Bravement, il prolonge la résistance jusque vers une heure du matin. Il a réussi à éteindre un commencement d'incendie à son bord ; ses manœuvres, ses huniers, ses artimons sont coupés, ses affûts démontés, et deux canons seulement en état de tirer. Il compte plus de trente boulets dans les ceintres et à fleur d'eau, cent hommes tués sur le pont et une quarantaine de blessés ; lui-même est touché, ainsi que trois de ses officiers, Herpin, Lacroix et Poitevin. Il ne lui reste qu'à se rendre. Six heures plus tard, tous ses mâts viennent bas ; « la frégate est aussi rase qu'un ponton ». Les volontaires

dunkerquois « ont fait des merveilles ». La *Danaé* est conduite à Hull.

Les Anglais accusent cinq tués et vingt blessés sur la *Mélampe* ; un boulet a fracassé l'épaule du capitaine Gilchrist ; privé de l'usage du bras, il ne pourra plus servir, et recevra une pension annuelle de 30 livres sterling.

Les Gazettes anglaises apportent à Dunkerque la nouvelle de cette rencontre, le 8 avril. « C'est une vraie perte que M. Bart, écrit le marquis Du Barail ; il estoit aimé de tous les Dunkerquois qui avoient la plus grande confiance en luy, et ils paroissent très touchés de l'apparence de sa mort. Je le regrette infiniment en mon particulier. » Le 20 avril, on célèbre à Saint-Éloi un service funèbre pour le père et le fils, et un autre le lendemain pour Thomas Desticker.

Pierre Bart, jadis dans une situation de fortune aisée, « s'est désintéressé de son bien au service du roi ». A sa veuve et à son fils survivant âgé de dix mois, le roi accorde des pensions de 800 et de 400 livres (23 mai) ; le Magistrat y ajoute (15 septembre) 300 livres annuelles pour la veuve, réversibles par moitié sur le fils (1).

Le ministre Berryer éprouvait de vives inquié-

(1) Pierre-Robert-Marie Bart, né le 30 mai 1758, entré dans la Marine, ne put continuer cette carrière, la mer le rendant invinciblement malade. Capitaine au régiment d'Orléans-infanterie n° 44 en 1789, il fut licencié avec son régiment par suite de l'émigration de plusieurs officiers. Il se retira à Ypres, où il mourut le 17 avril 1814, ayant reçu par décret du 6 nivôse an XIII une pension de 355 francs sur la caisse des Invalides de la Marine. Son seul fils, Henri-Ferdinand-Marie Bart, né à Dunkerque le 22 février 1781, adopté par sa ville natale le 26 mars 1790, gratifié d'une pension de 600 livres par le Conseil général de la Commune, fut embarqué en 1796 par ordre du contre-amiral Vanstabel sur la corvette la *Naïade*, faisant fonction d'aspirant de troisième classe. Le 6 mars 1797, son père l'obligea à quitter le service. Il mena une existence assez terne, et assista avec ses deux filles à l'inauguration de la statue de Jean Bart,

tudes au sujet de l'*Harmonie* ; il n'en savait rien, sinon qu'un pêcheur lui avait parlé le 31 mars ; elle était mouillée à 15 lieues du Texel, son grand mât brisé. Juin avait atteint Bergen le 5 avril ; il écrit aussitôt une lettre qui rassurera le ministre. Bien secondé par le consul français, il répare ses avaries. En dépit de la neige et de la grêle, il met à la voile le 6 juin. Il canonne, le 10 juillet, une frégate anglaise qui profite d'un calme pour s'éloigner à l'aviron, rase « une glace d'une énorme grosseur », manque se perdre à la côte de Labrador, évite plusieurs chasses de vaisseaux ennemis, mais, parvenu devant le Saint-Laurent, ne peut y pénétrer, pas plus par le détroit de Belle-Isle que par le passage de l'Isle-Royale : des frégates anglaises gardent toutes les avenues. Il retourne vers la Norvège, ayant manqué sa destination. Il n'ose entrer dans aucun port de ce pays, par crainte d'une petite division anglaise qui, sans scrupule, vient d'enlever l'*Épervier*, de Villeneuve, abrité dans l'un d'eux. Sachant l'escadre de Thurot en rade et étroitement serrée par une escadre de blocus, il n'ose davantage rentrer directement à Dunkerque. Il se décide à toucher à Blanckenberghe, puis à Ostende, d'où il annonce au ministre son retour avec 46.800 livres de rançons. Deux frégates et un cotre l'empêchent

le 7 septembre 1845. Il mourut le 16 février 1855, ayant eu dix enfants d'un premier mariage et un d'un second. Deux filles du premier lit survécurent. Le fils aîné, Jean-Pierre, né à Bordeaux le 11 septembre 1807, sauva d'un naufrage sur la côte de Quiberon une femme et son enfant abandonnés par l'équipage : il avait treize ans. Entré à l'école de Brest, il en sortit aspirant de 2e classe ; à vingt et un ans, à Mers-el-Kébir, sa grande bravoure lui valut sa promotion au grade d'enseigne (22 juin 1828). Lieutenant de vaisseau le 1er janvier 1834, chevalier de la Légion d'honneur le 30 avril 1840, il fut envoyé en mission aux Comores sur la corvette la *Sarcelle*. Frappé d'insolation le 25 mai 1843, il mourut le 3 juin suivant, en rade de Nossi-Bé. Un petit monument marqua sa tombe.

de sortir, du 17 août au 17 octobre, et ne s'éloignent que le jour où l'escadre de Thurot sort de la rade et mouille entre Nieuport et Ostende. Juin rend enfin le bord à Dunkerque le 26 octobre ; la violence du courant chasse sa frégate sur les pierres de la jetée Ouest.

On l'accueille mal. Le combat de la *Danaé* a produit une sensation profonde ; le public accuse Juin d'avoir abandonné son commandant. Des complaintes circulent, chantant le courage de Pierre Bart, et stigmatisant par contraste la conduite de Juin. Il se défend dans son rapport : « C'est là (à Bergen) où le déclarant apprit la triste nouvelle de la mort dudit sieur Bart, et ne peut trouver de termes assez forts pour exprimer la douleur qu'il a ressentie de la perte de son protecteur, de qui il avoit l'amitié et la confiance, personne ne pouvant mieux que luy avoir connu la noblesse de ses sentiments, son grand cœur, et sa valeur. Le déclarant ayant lieu de croire que pendant son absence l'envie et la jalousie, dont personne n'est exempt, ont fait semer des discours à son désavantage au sujet de la prise de la frégate dudit sieur Bart, mais n'ayant rien à se reprocher il déclare avoir suivi tout ce que l'expérience qu'il peut avoir acquise dans la marine, qu'il pratique depuis sa tendre enfance lui a pu apprendre, et pourroit se flatter que dans les occasions où il a pu se trouver, on ne l'a jamais vu manquer. Il espère donc que sa conduite rapportée icy au naturel trouvera pour approbateurs toutes personnes non prévenues et impartiales. »

La Cour se rendit compte qu'on l'accusait injustement. On pourrait peut-être lui reprocher le terme de « prudence », qui revient trop souvent sous sa

plume (1). Il se battit pendant toute la guerre suivante. Après enquête, on lui accorda la croix de Saint-Louis, le 3 janvier 1784. Anguier fut chargé de la lui remettre, et de le recevoir chevalier de l'ordre. Juin mourut pauvre, en février 1785 : il avait 100.000 livres sur un navire revenant de Saint-Domingue, qui, pendant la guerre de l'Indépendance, fut perdu. Il était le doyen des lieutenants de frégate. Le commissaire de la Marine attira l'attention du ministre, Castries, sur sa veuve, infirme, et son fils qui, faute de très peu de jours de service qui lui manquaient, n'avait pu être reçu capitaine (2).

III

FRANÇOIS THUROT

Né à Nuits en Bourgogne le 21 juillet 1727, élève-chirurgien à Boulogne, prisonnier des Anglais, second sur la *Rusée* de Boulogne, capitaine Jean Dubois dit Mazières en 1748, puis capitaine de la chaloupe la *Levrette* (6 tonneaux) de Boulogne, François Thurot, pendant la paix, s'installe en Angleterre, où ses opé-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² **361** f. 271, 273 ; B³ **578** ; B⁴ **75, 91** f. 20-36 ; C⁷ **17, 150** — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **15, 16** ; *Rapports de Guerre* , 1759, f. 160, 178, rapports de Juin et du second maître d'équipage de la *Danaé*. — Arch. Com. Dunk., **37,** f. 170. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **30** f. 16, 27, 140, 166. — Clowes, *The Royal Navy*, III-301. — *Journal de l'échevin Verbèke*, pp. 51, 87, 103, 106, 108, 109, 113. — Mancel, *Gaspard Bart et ses descendants ;* le récit du combat est inexact. — Guerre, *Arch. hist.*, **3532** n. 245, 250, 253, 275, 298, 299 contenant une copie de la *Lettre de Jacques Gaspard* relatant l'événement.

(2) Arch. mar. Dunk. *Registres de Corresp.* **11, 14, 15** aux dates indiquées.

rations de commerce se confondent souvent avec la contrebande. Grâce à son charme personnel et à la droiture de son caractère, il y noue de solides amitiés.

Prisonnier à Londres en même temps que le maréchal de Belle-Isle, il avait supplié le maréchal de l'emmener lorsque ce dernier rentrait en France. Il essuya un refus : en débarquant à Calais, Belle-Isle eut la surprise d'y trouver Thurot, qui s'était échappé et avait traversé le détroit sur un canot. Par ce trait d'audace, le jeune corsaire s'assurait un protecteur. Au début de la guerre de Sept ans, le maréchal écrit de lui : « Il est difficile d'avoir plus de volonté, de courage et d'intelligence. » Il obtient pour lui le commandement d'une petite corvette du roi, la *Friponne* (mai 1756). A peine en mer, Thurot s'empare sous le canon de Douvres du *Hawk*, capitaine Hunts, un cotre de seize pièces, excellent voilier, absolument neuf, gagnant du prix de Londres six semaines plus tôt.

Il chasse les petits corsaires ennemis, menace les navires de commerce jusque dans les eaux anglaises, et dénombre les gardes-côtes : cinq de dix-huit canons en moyenne pour le secteur d'Harwich à Douvres, onze, dont un de vingt-six canons, de Douvres à Béveziers. Au mois de juillet, il s'approche assez près de la côte pour enlever un navire mouillé à l'abri de la pointe des Perrées : cinq gardes-côtes veulent lui couper le chemin du large ; un calme le sauve, et il rame pendant vingt-huit heures pour s'échapper. Trop connu de l'ennemi, qui évente sa corvette à cinq ou six lieues au large, il songe à opérer dans d'autres quartiers.

Il s'associe pour moitié avec Pierre Merlin, armateur de Saint-Malo ; le contrôleur général, le maréchal

de Belle-Isle prennent un intérêt dans l'affaire, et le roi avance 300.000 livres. Thurot, nommé capitaine de flûte, commande une escadrille : le *Maréchal-de-Belle-Isle* (40 canons) qu'il monte en personne ; le *Chauvelin* (36 canons) capitaine Duhoux-Desages, un Malouin, et deux découvertes, le *Bastien* et le *Gros-Thomas*. La campagne est extrêmement rude.

Parti de Saint-Malo le 12 juillet, Thurot se voit enlever le lendemain à trois heures du matin le *Bastien* par deux vaisseaux anglais qui l'obligent à se retirer vers le cap Fréhel. Le 25, il est surpris au milieu de la nuit par une frégate anglaise de trente-six canons qui lui envoie trois bordées coup sur coup ; le feu prend aux caisses de cartouches qu'il a disposées dans les hunes ; après une demi-heure de canonnade, la frégate anglaise n'a plus que deux canons en état de servir. Au moment de l'aborder, la drisse du grand hunier du *Belle-Isle* casse, l'ennemi passe au vent sous son beaupré, lui envoie encore deux coups de canon, et fuit vent arrière, sans que le *Chauvelin* puisse le rattrapper. Thurot a neuf tués et vingt-cinq blessés. Le lendemain, chassé par trois vaisseaux de guerre, Thurot profite du calme pour leur échapper en bordant ses avirons : « par humanité », il défend de tirer sur les chaloupes envoyées contre lui. Ce jour-là, sa seconde découverte, le *Gros-Thomas*, se sépare. Il débarque ses blessés à Calais. Le 1er août, à hauteur de Blankenberghe, trois frégates anglaises l'attaquent, le mettent hors d'état de manœuvrer, lui tuent cinq hommes et en blessent douze ; l'affaire dure trois heures, pendant lesquelles le *Chauvelin* se tient sur l'arrière du *Belle-Isle* auquel il n'apporte aucun secours. Enfin, Thurot contraint l'ennemi à l'aban-

donner. Son second, le chevalier de La Tourandais, a reçu dans la joue droite une balle qui se loge à la cavité de l'œil. Il va se regréer à Flessingue d'où il remet à la voile le 18 septembre. Il prend ou rançonne plusieurs navires et range les côtes d'Écosse ; un vent violent l'en chasse le 4 octobre : le 6, il perd le *Chauvelin* qu'il ne reverra plus de toute la campagne. La tempête fait rage les jours suivants ; son beaupré casse, entraînant toute la mâture. Le 9, il a connaissance d'une des Shetland où il réussit à se mettre à l'abri et à faire quelques vivres et de l'eau. De là, il gagne Bergen et s'y radoube, ce qui occupe les mois de novembre et de décembre jusqu'au 25. Les autorités et la population ne lui ménagent pas les difficultés et les embarras, arrêtant jusque dans la maison du consul français deux de ses officiers qui voulaient rallier des déserteurs.

Après son départ, les tempêtes recommencent ; le 28 décembre, il doit jeter six canons de douze à la mer. Il rétablit de son mieux son gréement et sa mâture endommagés, court dans l'ouragan jusqu'au 23 janvier 1758, l'équipage réduit à onze, puis à huit onces de pain par jour. Il mouille enfin dans le petit port de Tredefiord, et de là envoie chercher des vivres à Mandal. Il appareille le 31 janvier pour Götheborg. A part une trentaine de déserteurs, il retient son équipage qui voulait le désarmement de la frégate, mais ne peut garder ses volontaires, qui l'abandonnent. Trouvant des canons à bon compte, il en achète, de même qu'une goélette. le *Coureur*, pour lui servir de découverte.

Parti de Götheborg le 11 mai, il traverse la mer du Nord, retourne à la côte d'Écosse, descend jusqu'à

Newcastle, amarinant des prises et faisant des rançons. Le 26 mai, par le travers et à environ six lieues de la rivière d'Édimbourg, il est attaqué à 7 heures du matin par deux vaisseaux anglais lancés à sa poursuite, le *Dolfin*, capitaine Maclowe, le *Solebay*, capitaine Craig. A midi, le capitaine Maclowe est tué, le capitaine Craig grièvement blessé, leurs vaisseaux totalement désemparés : ils vont se rétablir à Shields ; le *Belle-Isle*, également très maltraité, gagne la Norvège : il a dix-neuf morts dont un enseigne, et trente-quatre blessés dont quatre officiers. Pendant qu'il se répare à Mandal, Thurot arme et équipe de 40 hommes une prise anglaise qu'il baptise le *Homard*, et confie à son premier lieutenant Payen. En compagnie du corsaire de Calais l'*Émerillon*, capitaine Potier, le *Homard* enlève plusieurs prises qui sont conduites à Christiansund. Thurot garde le *Homard* pour lui servir de découverte.

Il quitte Mandal le 3 juin avec ce petit bâtiment et l'*Émerillon*, qui, après avoir enlevé un certain nombre de navires en sa compagnie, l'abandonne dès leur arrivée à Götheborg le 9, le capitaine Potier ne s'accordant pas sur la répartition du butin.

Thurot continue à croiser dans les parages de l'entrée de la Baltique et des Féroë sans cesser d'amariner ou de rançonner des marchands dont quelques-uns armés en guerre de douze et dix-huit canons. Au cours d'une canonnade avec dix-huit charbonniers le 11 juillet, il a cinq tués et quatre blessés. Le *Coureur* l'a rejoint. Le capitaine anglais Lockhart, lancé à sa poursuite avec deux fortes frégates, n'arrivera jamais à l'atteindre non plus, ni l'escadre du commodore Boys. Coupée de relâches aux Féroë, à Bergen

et à Göthebörg, cette longue et brillante croisière dure jusqu'au 15 février 1759, où Thurot rentre désarmer à Dunkerque. Il l'aurait fait à Ostende, où il a relâché le 11 décembre, sans la crainte d'encourir les reproches de ses intéressés : « Actuellement que les vents sont bons, écrivait-il de là, l'eau manque. Si vous pouviez nous envoyer un débordement d'urine de Versailles pour faire flotter mon navire, je pourrais en profiter. » A ces conditions naturelles défavorables, le Magistrat d'Ostende ajoute le refus d'un pilote pour le conduire à Dunkerque : Thurot en prend un de force, et lui donne dix louis : « Cette action ne manquera pas d'être regardée comme un crime, parce que malheusement tout est crime pour moy, et que je suis obligé de faire la planche partout »

Déjà, la faveur du maréchal de Belle-Isle, et celle du duc de Choiseul, et derrière eux celle de la marquise de Pompadour, lui valent des envieux et des ennemis ; ses succès personnels n'en diminuent pas le nombre, lorsqu'il se présente à la Cour, où il est quelque temps l'homme à la mode. Un de ses compagnons rédige un récit de leur campagne, pour le défendre contre certaines attaques, et publiera son récit au moment où Thurot reprendra la mer. Les Anglais, dont il parle couramment la langue et chez qui il compte des amis personnels, lui rendent justice plus exactement que ses compatriotes. Ils le redoutent pour ses talents et les preuves de valeur qu'il a données ; ils l'estiment, parce qu'il « en use très bien avec les prisonniers ; il ne leur prend ni leurs bagues, ni leurs montres ; tous les officiers pris mangent à sa table. On le dit extrêmement brave, et l'on prétend qu'il a

déclaré qu'il feroit plutôt sauter son vaisseau que de le rendre (1) ».

Les expéditions des Anglais contre les côtes françaises en 1758 provoquent l'éclosion de nombreux projets d'entreprises contre les leurs. Le gouvernement s'arrête à un plan comportant une attaque principale sur les côtes d'Essex, favorisée par deux diversions, l'une sur l'Écosse, l'autre sur l'Irlande. Les points de départ seront Brest, le Havre et Dunkerque. Thurot obtient du maréchal de Belle-Isle le commandement de ce dernier armement.

Le peu de secret et la lenteur des préparatifs donnent aux Anglais le temps de prendre leurs mesures. En conséquence, il faut modifier le plan primitif : le maréchal de Conflans sortira de Brest, et Thurot de Dunkerque pour se jeter soit sur l'Irlande, soit sur l'Écosse, suivant les circonstances.

Rien de curieux et de compliqué comme l'organisation de l'armement de Thurot, par suite de la confusion des pouvoirs gouvernementaux, et de la manière dont on emploie les fonds du Trésor. Le véritable instigateur de l'expédition est le ministre de la Guerre, maréchal de Belle-Isle. Il a accepté à la Marine un col-

(1) Il a dépensé plus de 250.000 livres pour se réparer dans ses relâches en Suède et Norvège. *L'Amirauté* de Dunkerque liquidera pour lui dix-huit prises et une rançon. Arch. Nat., *Marine*, B³ **532** f. 153 ; B⁴ **72** f. 48, **75** f. 88 et seq., **79** f. 1-29, où trois *Journaux* de cette longue campagne, **94** f. 114 ; C⁴ **283** f. 149. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **13, 16** ; *Rapports de Guerre*, **1748** f. **9**, **1757** f. 163, **1758** f. 115, **1759** f. 129. — Arch. Com. Dunk. **190.** — Bib. Nat., ms. *nouv. acq. franç.*, **10577** f. 27. — *Bullet. Union Faulconnier*, 1899, II, 240. — Guerre, *Arch. hist.*, **3532** n. 47, 48, 119. — Henri Malo, *Les Corsaires*, Paris, 1908, in-8°, p. 37 et seq. — Arch. Nat. T* **449,** 14, *Inv. et Testament du maréchal de Belle-Isle.* — *Gazettes anglaises*, citées par Émile Garnault, *Le commerce rochelais au* XVIII^e *siècle*, La Rochelle, 1891, 5 vol. in-8°, IV, 235. — *Journal historique de la campagne du capitaine Thurot sur les côtes d'Ecosse et d'Irlande en* 1757 *et* 1758, Dunkerque-Paris, 1760, in-12.

lègue des mains de la marquise de Pompadour, l'ancien lieutenant de police Berryer. Il est donc fondé à croire que cet homme se considère un peu comme sa créature ; mais Berryer lui échappe : Thurot fournira la preuve que ce ministre, lorsqu'il acquiesce aux décisions du maréchal, agit d'une manière diamétralement opposée à ses paroles.

A ne considérer que les apparences, tout annonce un armement particulier. Thurot, directeur, arme un vaisseau et une frégate ; un armateur de Dunkerque, J.-L. Briansiaux, arme un deuxième vaisseau. Le Couteulx, banquier à Paris (1), et Pierre Tugghe, un des plus gros hommes d'affaires de Dunkerque, qui tous deux s'occupèrent du précédent armement de Thurot à Saint-Malo, effectuent les paiements pour les dépenses de celui-ci. La Marine n'intervient qu'indirectement, pour deux frégates, et une découverte.

Mais si l'on pénètre le fond des choses, on constate que les paiements faits par Le Couteulx et Tugghe sont prélevés sur une somme de 520.000 livres, à eux versée par le Trésorier de la Marine. Les billets de Thurot leur servent de quittances ; ils prélèvent pour leurs peines une commission de deux pour cent. D'autre part, Thurot se porte comme intéressé pour 210.000 livres dans les 461.000 auxquelles montent les frais de l'armement du vaisseau de Briansiaux, et voici comme se paie cette part d'intérêts dont Briansiaux lui donne quittance : 60.000 livres en billets sur

(1) Jean-Etienne Le Couteulx, rue Montorgueil. L'hôtel Le Couteulx, 108, rue de Richelieu, deviendra la maison de Livry, dite Frascati. — *Lettres de Marville*, II, 138 n. — Jal, *Souvenirs d'un homme de lettres*, Paris, 1877, in-16, p. 124 n.

Le Couteulx, 150.000 livres en un engagement d'armer le vaisseau à forfait pour pareille somme. Les articles de cet accord sont consignés sur le registre secret du greffe de l'Amirauté.

Thurot, aidé de son homme d'affaires Joseph Cazin, sieur d'Honincthun, procède à Dunkerque à l'armement du *Maréchal-de-Belle-Isle*, du *Bégon* et de la *Terpsichore*. Cazin traite à Boulogne avec Louis Paillet et Compagnie, pour leur frégate l'*Amaranthe*. Le commissaire de la Marine de ce port y achète l'ancienne prise de Thurot, le *Hawk*, devenu le *Faucon*, qui servira de découverte. Enfin Duhoux-Desages, l'ancien capitaine du *Chauvelin*, est envoyé à Lorient où parmi quatre frégates du roi désarmées, il choisira la meilleure, la *Blonde*.

Au mois de mars de cette année 1759, le gouvernement a décidé de mettre le port de Dunkerque en état de recevoir des vaisseaux de soixante et soixante-dix canons : des chasses approfondissent le chenal ; les grands travaux avancent vivement ; le prince de Croy et Solre, neveu du maréchal de Belle-Isle, s'acharne à déblayer le banc qui s'est formé devant l'entrée du havre. Triomphalement, il annonce à son oncle que, le 25 mai, l'*Amaranthe* a pu entrer d'une seule marée au port et au bassin : « C'est la première à qui cela soit arrivé. » Le *Faucon* arrive de Boulogne le 7 juillet. Ce même jour, la *Blonde*, cachant sa destination, quitte Lorient. Quelques jours plus tard, elle envoie à Saint-Malo une prise estimée plus de 50.000 francs. Elle évite avec bonheur trois frégates anglaises qui depuis peu rôdent assidûment devant Dunkerque, et, le 17 juillet, mouille en rade, où Thurot lui ordonne de rester.

Il comptait partir aussitôt pour Versailles recevoir ses dernières instructions, mais ne le peut avant le 28. Depuis trois semaines, il a envoyé le mémoire de ses projets en triple exemplaire : au maréchal de Belle-Isle, au duc de Choiseul : « C'est, dit-il, une précaution que je prends en cas qu'il m'arrive quelque accident dans mon voyage » ; enfin à Berryer ; mais à l'intention de ce dernier il a supprimé « divers éclaircissements qui ne serviroient qu'à faire valoir les officiers de Marine, en leur fournissant des idées qu'ils n'ont pas ». Il séjourne à la Cour le temps strictement nécessaire pour s'entendre définitivement avec les ministres, repart le 6 août et arrive le 8 au soir à Dunkerque. Sa présence est indispensable pour triompher d'obstacles de toutes sortes qui entravent la bonne marche de son armement.

Obstacles financiers, d'abord : en juillet, il lui fallut déjà obtenir la levée d'une saisie « qui accrochoit la frégate le *Maréchal* ».

Pendant sa dernière campagne, étant en Norvège, (décembre 1757), il a dépecé un bâtiment dunkerquois pour réparer sa frégate. En compensation, il a signé un billet de 21.000 livres tournois au propriétaire, Pierre Debaecque. Mais son armateur malouin, Merlin, ne put faire honneur à sa signature : deux de ses frégates, le *Chauvelin* et la *Marquise*, ont flambé lors de l'incendie du port de Saint-Malo par les Anglais ; il lui en coûte personnellement 600.000 livres. Pour s'indemniser, Debaecque a saisi le *Maréchal-de-Belle-Isle* en armement ; Thurot le décide à se désister.

Une autre affaire de même ordre se pose plus menaçante. Au cours des mêmes relâches en Norvège, l'ambassadeur du roi, le président Ogier, se croyant en pré-

sence d'une frégate du roi, a donné les secours indispensables à Thurot, littéralement dénué de tout. Il a engagé la Cour pour une somme totale de 239.616 liv. 18 s. 7 d., remboursée depuis à ceux qui l'ont avancée, et sur laquelle on a passé l'éponge. A Flessingue, Thurot a obtenu 80.000 livres de la maison Mathieu Pruyst et fils, pour ses dépenses de ravitaillement. Ces négociants suivent la voie diplomatique pour leur demande en remboursement, que l'ambassadeur de Hollande présente au ministre de la Marine. Ce dernier se récuse : il s'agit ici d'un armement particulier ; et les Pruyst sont renvoyés à se pourvoir par les voies ordinaires. Ils saisissent le *Maréchal-de-Belle-Isle* à sa relâche à Ostende : le consul français en donne mainlevée. Ils s'adressent au lieutenant-général de l'Amirauté de Dunkerque, qui fait droit à leur requête par une première sentence du 30 avril 1759, mais revient sur sa décision le 25 mai suivant. Les créanciers se pourvoient devant le Parlement de Paris, qui rend un arrêt en leur faveur le 10 juillet : le 25, un huissier de l'Amirauté de Calais saisit la frégate, les fonds aux mains de Pierre Tugghe, considéré comme dépositaire de l'armement, et assigne devant le Parlement le lieutenant-général de l'Amirauté de Dunkerque et le consul de France à Ostende.

Le surlendemain, Thurot part pour Versailles. Il soutient que l'affaire est manigancée par l'ambassadeur de Hollande, qui a surpris la bonne foi de Joly de Fleury pour obtenir l'arrêt. Au surplus, le gouvernement ne peut admettre un pareil contretemps : l'armement actuel se fait en réalité pour son compte. S'il faut une preuve que le lieutenant-général de l'Amirauté agit par ordre en rendant une seconde sentence contra-

dictoire à la première, une lettre autographe et confidentielle de Berryer la fournit. Le 10 août, il écrit à l'intendant Bégon et au commissaire de Sorel :

« Le départ du sieur Thurot estant, Messieurs, un objet assez important dans les circonstances présentes, il est nécessaire que vous le favorisiez l'un et l'autre en ce qui dépendra de vous, et par cette raison loin d'apporter quelque retardement ou des empeschements quand il voudra sortir du bassin, vous aurez à le faire aider à cette opération, ou du moins à n'y mettre aucun obstacle. Vous sçavez que la frégate corsaire qu'il monte est en quelque manière saisie, et comme vous pourriez l'un ou l'autre ou tous les deux ensemble estre requis de vous opposer à son départ en vertu d'un arrest du Parlement qu'on pourra peut-estre mettre en avant, il faudra que vous éludiez par divers prétextes d'en prendre connoissance, soit en faisant dire que vous n'y estes pas ou que vous avez trop d'affaires ou autrement, de manière qu'on ne puisse rien imputer à déni de justice que vous auriez refusé de rendre. C'est en fermant les yeux sur ce qui pourra se passer sur cela indirectement à ce qui vous regarde, et en évitant de vostre costé d'y prendre part que l'on peut éluder d'y retenir la frégate. Je crois n'avoir pas besoin de vous en dire davantage sur cela, et il faut d'ailleurs que vous ne paroissiez pas en avoir receu aucuns ordres à cet égard. »

Mais ce n'est pas tout. Les fonds de l'armement ne suffisent pas aux besoins. Thurot compte sur la prise de la *Blonde* pour se procurer quelques ressources ; l'Amirauté de Saint-Malo la juge valable par arrêt du 28 août : en octobre, Berryer prétend ne pas connaître ce jugement, ce qui, dit Thurot serait « plus qu'éton-

nant », et refuse de délivrer les deniers provenant de la prise. Thurot se plaint à Choiseul : « Voilà déjà le début de la Marine à mon égard ; bien loin de me secourir de nouveaux fonds, on m'arrête ceux qui m'appartenoient. » Il a dépassé ses disponibilités ; le temps s'écoule sans que l'expédition puisse partir, et les frais courent toujours. Sans argent, sans crédit, Thurot réunit toutes ses dettes sur les têtes de Pierre Tugghe et de Briansiaux, qui, au 25 septembre, sont en avances le premier de 98.504 liv. 15 s. 2 d., et le second de 163.282 liv. 13 s. Il fait ressortir dans sa correspondance la manière généreuse dont Briansiaux l'a secouru, et la reconnaissance particulière que mérite cet armateur : après des débuts modestes, Jean-Louis Briansiaux s'est lancé hardiment dans de grosses opérations de course qui réussissent ; il a le tort d'éblouir ses concitoyens par son faste, et laisse percer trop de la fierté qu'il éprouve à participer à une affaire d'État. « Les ressources que j'ay trouvées en luy, écrit Thurot, l'ont fait jalouser sur cette place ; tout le monde luy a tourné le dos. »

Les obstacles financiers aplanis, restent ceux qu'oppose l'ennemi à la sortie de l'escadre. Des officiers prisonniers revenus après échange citent cet exemple de l'inquiétude provoquée en Angleterre par la menace de l'expédition : au début de juillet, les habitants de Douvres apercevant en mer trois frégates qu'ils s'imaginent être celles de Thurot, courent aussitôt aux armes, et enferment les prisonniers français prêts à embarquer sur le paquebot des échanges.

A cette date, trois ou quatre frégates seulement surveillent Dunkerque, quand le bruit court que le port est menacé d'un bombardement. Un smoggleur

de Boulogne le donne pour certain : il l'apprit de trois officiers anglais qu'il a grisés à Flessingue, et confessés dans l'ivresse. Les mouvements de la flotte anglaise confirment la nouvelle. A son passage, le prince de Soubise s'en convainc, et écrit à Castries : « J'espère que les Anglois y trouveront un peu plus d'obstacles qu'au Havre, quoique les moyens de défense maritime soient absolument nuls. » Le lieutenant-général de Chevert, commandant militaire de la province, et le lieutenant-général marquis Du Barail, commandant de Dunkerque s'emploient à y pourvoir. Les chantiers de Dunkerque, Calais et Boulogne construisent cinquante bateaux-plats. Begon (1) et Sorel « redoublent de vivacité » pour tenir prêts les brûlots et les chaloupes carcassières.

Un autre smoggleur de Boulogne certifie maintenant qu'aucun bombardement ne menace Dunkerque. Thurot en est persuadé, mais à son retour de Versailles (2), le 8 août, il se voit bloqué par deux vaisseaux de cinquante canons, sept frégates de douze à qua-

(1) Sous la révolution, en 1791, Michel Bégon âgé de plus de 70 ans, vivait à Paris. Pour renseignements sur ses derniers jours, cf. Arch Préfecture de Police, A a **83** p. 222.

(2) Au cours d'un de ses précédents voyages à Versailles, Thurot fut mis par le maréchal de Belle-Isle en rapports avec un orfèvre dauphinois, nommé Dupré, qui avait inventé une sorte de feu grégeois. « J'ai eu chez moi, écrit Dupré, un long entretien avec le sieur Thurot, je lui ai fait voir les plans que j'ai levés de mes expériences aux carrières de Belleville et sur le canal de Versailles. Il a conçu une si grande idée de mes moyens qu'il s'est aussitôt déterminé à les mettre en usage, et a dit qu'on en entendrait parler dans trois semaines. Je vois dans cet homme plein de valeur et d'audace tout ce qu'il faudrait pour renverser la marine anglaise. » En fait, Thurot n'appliqua pas l'invention de Dupré, qui fit plusieurs expériences en présence du duc d'Harcourt. Louis XV, estimant qu'une telle découverte aurait des suites trop funestes pour l'humanité, brûla, dit-on, les mémoires et les plans contenant le secret de l'inventeur, auquel il accorda une pension, et qu'il nomma chevalier du Saint-Esprit. — François Louis, *Le feu grégeois*, dans le *Mercure de France*, 16 mars 1916, n° **426**, tome CXIV, p. 264.

rante-quatre canons, et huit cotres, aux ordres du commodore Boys. Ces forces augmentent de jour en jour ; elles se répartissent en deux divisions, gardant les passes de l'Est et de l'Ouest, tandis que des corvettes louvoient constamment de l'une à l'autre. A la fin du mois, Thurot et le prince de Croy comptent au télescope, du haut de la tour : quatre vaisseaux de ligne de soixante à soixante-quatre canons, dix frégates de vingt-quatre à quarante canons, un senau de quatorze canons, et huit cotres. Au début d'octobre, on distingue nettement quarante voiles ennemies dans le Nord, et quinze dans l'Ouest. Seul, un coup de vent « bien déterminé » peut ouvrir à l'escadre « une lumière de passage ».

Ce n'est pas tout : « L'espion est terriblement exact dans ce port icy. » Thurot en signale et fait arrêter trois, et l'on en arrête encore un très dangereux peu après son départ (1). Il saisit un petit smack hollandais qui prétend aller de Calais à Flessingue, mais mouille la nuit si près du *Maréchal-de-Belle-Isle* qu'on a tout lieu de le suspecter. Et combien d'officiers légers dans leurs propos, contre lesquels il faut se tenir en garde ! Des oreilles attentives recueillent la moindre indiscrétion. Thurot en profite habilement pour répandre de faux bruits, qui passent le Détroit.

Son personnel, enfin, lui suscite maint souci. La levée des équipages se fait avec peine. La Marine ne lui fournit que lentement les hommes dont il a besoin, quoique l'intendant ait ordre de lui donner tous les secours possibles. Il se sépare de Duhoux-Desages,

(1) Cf. plus bas, p. 81.

qui devait commander la *Blonde*, et de Mathieu Dumont, « le meilleur costier » de Dunkerque. Le détachement d'infanterie, et surtout son chef, lui valent les pires mécomptes. Ce sont mille cinq cents hommes que commande le brigadier d'infanterie de Flobert ; Clamouse et Cavenac commandent en second et en troisième, avec le marquis de Bragelongne pour major-général. Ces officiers nobles méprisent le roturier Thurot, et jalousent la faveur dont il jouit à la Cour. Par mauvaise volonté, par incapacité, ils assureront l'échec de l'entreprise. Le brigadier de Flobert est le premier coupable.

Ce militaire compte trente-trois ans de services. Il attribue le tremblement de son écriture à « une pluye de pierres » qui estropia ses mains au siège de Syracuse en 1735. La forme des caractères qu'il trace est aussi voulue que son style alambiqué de plat courtisan : « La poste va partir, et je n'ai que le tems de vous assurer que je n'aspire qu'au bonheur de justifier et mériter les continuelles bontés dont vous me comblés, par les preuves les plus autentiques du plus profond respect et de la plus tendre et plus vive reconnoissance avec laquelle je suis et serai toute ma vie, Monseigneur, votre plus humble et plus obéissant serviteur .» Et plus loin : « Je vous prie de me faire la justice d'être persuadé que je reçois vos préceptes et vos ordres avec tout le respect et toute la vénération que j'aurois pour mon propre père, et telle que je la sens véritablement dans le fond de mon cœur pour mon protecteur, mon bienfaiteur, et bien plus encore, Monseigneur, pour votre propre personne. » En pareil cas, l'instinct du peuple dit : « Trop poli pour être honnête ».

Premier embarras : il veut embarquer mille six cent quatre-vingts hommes au lieu de mille cinq cents prévus. Thurot n'y peut suffire, sans l'adjonction d'un nouveau bâtiment, qui coûterait 30.000 livres de plus desquelles il faudrait munir Le Couteulx. Le mauvais air de Bergues tranche la difficulté : la maladie multiplie les indisponibles. Flobert demande l'envoi de son monde à Cassel, mais l'imminence de l'embarquement provoque le refus du ministre (1).

Thurot et Flobert se communiquent leurs instructions par écrit (15 août). Elles ne disent rien du but de l'expédition. Curieux d'en savoir davantage, Flobert souligne la conformité des textes, pour le cas où l'on aurait à lui donner « quelque nouvelle connoissance ultérieure dans ce moment ou dans un autre temps ». Il ne reçoit aucune « connoissance nouvelle », se vexe, et se plaint « du silence et de la réserve du sieur Thurot » sur des projets dont il partage l'exécution, « si tant est, ajoute-t-il, que cette expédition doive bientôt avoir lieu ». Comment lui confier un secret ? Il annonce l'envoi de documents dans une lettre, et oublie de les inclure ; il écrit en rade, et date sa correspondance de Bergues ; il oublie même de la signer.

Le 3 septembre, il embarque mille trois cent soixante

(1) Le corps expéditionnaire est composé de grenadiers des Gardes Françaises, de soldats des régiments d'Artois et de Bourgogne, et de piquets des régiments étrangers. Répartition prévue :

Maréchal-de-Belle-Isle.	482 hommes,	2 canons		Flobert, com[t] en chef. Cavenac, com[t] en 3[e]. Bragelongne, major général
Bégon.....	400	—	1	— Clamouse, com[t] en 2[e].
Blonde.....	262	—	1	— Du Soulier, com[t], offic. maj.
Terpsichore.....	230	—	1	— Russilly, com[t].
Amaranthe.....	164	—	1	— Stoult, com[t].

hommes, dont un millier sous les armes (1). On lui propose des remplaçants : enfants de quinze à dix-sept ans qu'il vaut mieux laisser à la terre, en se contentant de mille deux cents soldats aguerris.

Sitôt embarqué, ses plaintes redoublent : parce qu'on le réduit à un seul domestique ; parce que l'eau est puante, le vin sur, la bière aigre ; parce que si, à la vérité, la nourriture est abondante, la chère manque de délicatesse. Et voici le comble de l'incommodité : « Je vous avoue, Monseigneur, que je suis un peu scandalisé de voir soir et matin le sieur Thurot descendre seul à table en bonnet sale et en robe de chambre, au milieu d'un nombre d'officiers habillés, avec qui je ne le croiois pas fait pour figurer en pareil équipage. » Flobert va et vient ; « il est inquiet de tout et ne s'occupe de rien, ne finit rien ». Thurot distribue trois fois par jour du vin et une fois de la bière, et assure que l'eau n'est pas malsaine ; il fait dresser par le syndic des bellandriers un certificat constatant qu'on l'a prise, cette fois comme en tous temps lors de la dernière guerre et des guerres du grand roi, dans le canal de Bourbourg, où les vaisseaux et galères du roi, et tous les navires en armement, se sont toujours approvisionnés. Mais Flobert a une idée fixe : se procurer de l'eau de source. Il finit par en faire venir de Saint-Omer, et obtient de la Marine une soixantaine de barriques neuves. Nouvelles plaintes longuement diluées dans des lettres au ministre : on a versé une partie de son eau de source dans de vieilles barriques !

Autre idée fixe : dresser des états. Avec force expli-

(1) Chaque homme reçoit au moment de l'embarquement une redingote de drap bleu, une chemise de mer bleue, une paire de gros bas de laine et une paire de souliers. Les hommes couchent deux dans un hamac, avec une couverture par hamac.

cations, il envoie au maréchal de Belle-Isle les modèles qu'il a établis. Pour les remplir, il lui faut se transporter en rade de navire à navire : le commandant de l'escadre craint cette facilité donnée aux désertions, et refuse un canot pour ce service.

Le ministre « voit avec une sorte de peine par leurs lettres respectives qu'il commence à se mettre de la rixe entre eux ». Chevert les convoque, les raisonne en tête-à-tête, puis tous deux ensemble. Il constate que l'eau et les vivres sont bons. Il obtient pour Flobert un canot qui ne quittera pas la rade, et l'assurance d'être averti chaque fois que le grand canot du commandant ira à terre. « Ils m'ont donné réciproquement leur parole d'honneur de manger ensemble à bord avec tous les officiers du *Belle-Isle*, en bottes, redingote, et bonnets de campagne, ce qui est d'usage à la mer ; de ne s'expliquer jamais l'un vis-à-vis de l'autre que teste à teste, et de se donner des marques d'estime extérieure pour obtenir celle de leurs troupes .»

Flobert se plaint alors pour le compte de ses officiers. « L'incommodité qu'ils souffrent est inexprimable ; seize officiers dont douze des gardes pêle-mêle avec treize hommes de mer, canonniers, etc..., au nombre de vingt-neuf couchés dans un espace moins grand que votre cabinet .» Thurot le reconnaît : « Nous sommes assés pressés », et l'explique : « parce qu'il y a beaucoup de domestiques et de gens inutiles à la chose ». Et cependant, à cette heure, le détachement est réduit à mille cent hommes.

Harassé de ces piqûres d'épingle, harcelé par les difficultés financières, inquiet des attaques sournoises près de ses protecteurs à la Cour, et des mesures énergiques prises contre lui par l'ennemi, Thurot cède à

un mouvement de lassitude : « Tout cela est bien décourageant quand on se sacrifie comme je le fais », dit-il. Le mot n'est pas trop fort : l'avenir en prouvera l'exactitude. Le maréchal de Belle-Isle lui rend courage : « J'ai bien reçu la lettre dont il a plu à Votre Grandeur de m'honorer, qui rétablit bien mon esprit et mes forces, car j'avois besoin de cela, réellement .» Et il ajoute en parlant de Flobert : « Votre Grandeur connoitra peut-être un peu trop tard le génie de ce Monsieur là ; pour moi, tel qu'il soit, il est de votre main, Monseigneur, et j'aurai toujours des égards pour lui malgré les impertinences qu'il m'a dites... Le service du Roy ne doit pas souffrir de l'antipathie des caractères, notre affaire n'en ira pas moins bien- ». Chevert, cependant, le voit « excédé de toutes les tracasseries et chicanes qu'il essuie journellement à son bord ». Il l'exhorte « à faire jusqu'à l'impossible pour maintenir la paix et l'union ».

Une dernière et cruelle disgrâce lui est réservée avant le départ.

Son instruction secrète lui prescrivait une attaque contre Bristol ou contre Newcastle, objet principal dont il ne doit pas se laisser distraire par des combats sur mer. Si l'une ou l'autre de ces attaques apparaît impossible, il s'en prendra au port d'Angleterre ou d'Irlande qu'il jugera le plus à propos, sauf interdiction formelle de tout acte d'hostilité contre l'Écosse. Quel que soit le port attaqué, il y brûlera tous les navires et tous les magasins de la Marine, « ainsi que les Anglois en ont usé l'année dernière à Saint-Malo ».

Thurot a conçu le projet hardi de détruire les mines de charbon de Newcastle. Coup terrible, qui aurait en Angleterre une énorme répercussion.

Le 29 septembre, il tient la preuve que son projet est vendu à l'ennemi !

« Les Anglois ont toujours continué au même nombre jusqu'à aujourd'hui qu'ils viennent de nous quitter en partie, c'est-à-dire qu'il y a huit navires de moins sur mon chemin, de façon que s'il faisoit la moindre haleine de vent favorable je risquerois le paquet, quoique ce ne soit pas prudent ; mais les vents sont de l'Est-Sud-Est, tout à fait contraires ; ainsi si les Anglois ne paroissent pas en plus grand nombre et qu'ils ne changent point leurs dispositions, au premier vent de Sud jusqu'au Ouest je pars. Mais une chose qui surprendra Votre Grandeur et qui ne m'a jamais surpris, c'est que notre projet est vendu si distinctement que je vais vous en citer les époques : je viens de recevoir une lettre d'Harcourt (1) qui me marque que l'on m'attend sur la côte de Neufcastel, et que la disposition des navires est sur cette côte depuis Herwich jusqu'au bout de la terre d'Écosse : ils ont avis que je dois aller détruire les mines des environs de Neufcastel, et en conséquence peuvent se répondre par des signaux d'une minute à l'autre : il y a précisément dans Neufcastel un bataillon de troupes réglées et une milice nombreuse formée des ouvriers aux mines, et on m'y attend journellement et point à aucun autre endroit de l'Angleterre. J'ai reçu le même avis par la voie des smogleurs de Boulogne, et par un danois que j'ay fait visiter depuis plusieurs jours, qui a vu les navires sur cette côte ; qu'ainsi le projet est vendu, et que j'oserois mettre ma main au feu que je sçais le coquin qui l'a vendu car personne autre

(1) Un de ses amis d'Angleterre qui avait passé en Hollande, puis en France, et était retourné en Angleterre.

n'en a été instruit que le Comité : or tous ceux qui composent le Comité sont incapables de pareille trahison. Voicy comment cela a été trafiqué. Monseigneur Berryer a confié le soin de faire mon expédition au bureau de M. Pellerin, et ce ministre a donné par écrit sur un morceau de papier que j'ay vu, le nom des endroits où je devois aller, et ce que je devois y faire : il a encore à l'heure que je parle ce papier dans un des tiroirs de son bureau, de façon que personne au monde ne peut avoir vendu ce projet que ce Pellerin-là, qui n'a fait sa fortune que par cette voye-là, ce qui dans le public en est soupçonné depuis longtemps. J'ose vous assurer que jamais expédition relative à la Marine ne réussira en France tant que cet homme y restera, faites-y bien attention, Monseigneur, souvenez-vous que je vous l'ay dit, et que personne n'est plus en état, et ne sçait mieux masquer son jeu que luy. Quel bonheur pour moy d'avoir tardé jusqu'à cet instant ! Comme Votre Grandeur voit, j'aurois donné dans le pot au noir. Il en sera sûrement de même de Bristol ; vous avez des gens en Angleterre et il vous sera aisé de juger par vous-même si la France est trahie ; aucun autre motif que le bien de la patrie ne me force à vous faire part de ces observations. La suite vous le prouvera. Les Anglois qui viennent de dérader d'icy et qui me laissent par ce moyen le passage libre, s'imaginent que je vais donner dans le panneau, au moins sur la côte d'Écosse ; au moins tout me le confirme.

« Je me gouvernerai en conséquence de ce que je je viens d'apprendre, et faites qu'aucune autre personne que Monseigneur le Prince de Soubise et Monseigneur le Duc de Choiseul en ait connaissance.

« Je prie Votre Grandeur d'être persuadée que je brûle de profiter du premier moment favorable. »

Après la signature, ce post-scriptum autographe : « Monseigneur, tout ce que M. Berryer sçaura, Pellerin le sçaura, et tout périra, comptez (ic)y. C'est le plus grand traître de la nation, c'est luy qui a vendu la Marine de tous les temps. Pour ce que vous voudrez qui réussisse, prenez bien vos mesures ou bien donnez de faux projets. Je compte partir chaque jour ».

Il ne suffit pas de partir : il faut réussir. Thurot diffère l'appareillage. Les vents demeurent défavorables ; les Anglais gardent leurs positions. « Pourvu que cela ne tourne point à blâme à la Cour ! écrit-il encore (13 octobre). Je me recommande à votre protection, à Dieu, et à la fortune ; j'ay fait tout pour le mieux. »

Enfin un coup de vent balaie les vaisseaux anglais devant lui (14 octobre). Les sachant proches, il attend jusqu'au lendemain. Sans ressources pour payer ses vivres, craignant de lasser la patience du maréchal de Belle-Isle, sachant que Choiseul s'impatiente, blâmé par Du Barail et par Bégon pour n'avoir pas profité du premier vent, il se décide : le 15, entre cinq heures et cinq heures et demie, il donne le signal d'appareillage.

Ce qu'il a prévu se vérifie : le lendemain, mouillé dans les bancs entre Nieuport et Ostende, il y voit postées deux frégates anglaises. L'une force de voiles pour prévenir le commodore Boys, l'autre reste à le surveiller avec un cotre.

La nouvelle de son départ se répand en Angleterre comme une traînée de poudre. Rodney l'a laissé passer ; « il ne lui laisse qu'un pied de nez, quoique restant

camus de sa maladresse. Ils ont beau courir après, le renard a de meilleures jambes que le bœuf, comme il se voit, car ce M. Thurot a, dit-on, toute la malice de cet animal. » Tels sont les termes dans lesquels un négociant anglais l'annonce à un correspondant de Middelbourg.

A Liverpool, le maire ordonne les mêmes mesures de défense qu'en 1745 : il lève deux mille hommes, réunit des armes pour quatre mille, et forme un escadron de cinq cents chevau-légers avec les gentilshommes de la ville. De Londres, on a envoyé des ordres pour qu'il soit redoublé de vigilance sur toutes les côtes. Le Parlement vote d'urgence les fonds nécessaires pour en assurer la défense, et la délivrance d'un grand nombre de lettres de marque à des corsaires qui gêneront la marche des escadres françaises. Le commodore Boys se lance à la poursuite de Thurot : il ne le rejoindra pas, et se contentera de protéger les côtes d'Écosse. Le commodore Percy Brett, détaché avec l'escadre des Dunes à la hauteur de Yarmouth, prolonge au Sud la garde montée par Boys (1).

Dès le premier jour, Thurot a constaté que le *Bégon* et l'*Amaranthe* « ne marchent pas du tout ». Avec ses équipages réduits par la nécessité de loger les troupes, il a pris les meilleures mesures pour faciliter

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² **361** f. 289, *Mémoire du Roy pour servir d'instruction au sieur Thurot, lieutenant des Frégates de Sa Majesté, commandant la frégate corsaire* le Maréchal de-Belle-Isle, *à Versailles, le* 26 *juillet* 1759, **362** f. 396, 403 ; B⁴ **79** f. 11, **90** f. 27-79, 94, **94** f. 112-114. — Guerre, *Arch. hist.*, **3532** à **3536** — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **16** ; *Rapports de Guerre*, **1759** f. 171, 177. — Arch. Com. Dunk., **190.** — Greffe Trib. de commerce, *Registre secret*, **1,** 88. — Clowes, *The Royal Navy...*, III, 196, 223, 224. — *Journal de l'échevin Henri Verbeke* (1758-1764), dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1914, XVII, 126, 130. — Henri Malo, *M. le Chevalier Briansiaux de Milleville, armateur en Course*, extr. de la *Revue du Nord*, II, mai 1911.

la manœuvre : le branle-bas ne sera donné que pour le nombre exact d'hommes désignés pour y prendre part ; des soldats tenus en réserve dans des endroits d'où ils pourront lestement monter sur le pont (1), les fanaux de combat toujours prêts à être allumés, et toutes précautions soigneusement prévues contre l'incendie (2).

A chacun de ses capitaines, Thurot a remis au départ les plis cachetés contenant leurs instructions en cas de séparation : au sud du Cap Derneus, rendez-vous à la passe de Crussfiord après avoir passé devant le cap ; au nord du Derneus, rendez-vous dans l'une des trois baies de la côte Est de Suderoë, une des Féroë ; dans la Manche, les points de ralliement sont Cherbourg et Morlaix. Un accord particulier concède aux capitaines, outre les parts reconnues par l'usage de Dunkerque, 1.500 livres par prise rapportant plus de 25.000 livres. A titre d'encouragement, les officiers-majors auront droit aux « meubles et effets » des prises.

(1) En rade, un va-et-vient permettait à un canot de transmettre les ordres sans faire de signaux, à cause de la proximité de l'ennemi.

(2) On a vu la répartition des troupes. Voici la composition et la force de l'escadre au moment de l'appareillage.

Maréchal-de-Belle-Isle, 600 tonneaux, 44 canons, 158 hommes. Thurot, lieutenant de frégate, commandant ; Chevalier de La Tourandais-Rouxel (de Saint-Malo), lieutenant de frégate, second capitaine ; Harismandy (de Saint-Jean-de-Luz), capitaine de flûte, capitaine de pavillon.

Bégon, 500 tonneaux, 38 canons, 150 hommes, J.-B. Grieu (de Saint-Malo), cap. de flûte, capit.

Blonde, 300 tonneaux, 32 canons, 150 hommes, Jean-Gallant Larreguy (de Saint-Jean-de-Luz), lieut. de frégate, cap. ; Harribourre (de Saint-Jean-de-Luz), second cap.

Terpsichore, 200 tonneaux, 24 canons, 100 hommes, Dernandais-Labbé (de Saint-Malo), cap. de flûte, cap.

Amaranthe, 180 tonneaux, 18 canons, 70 hommes, Antoine Poure (de Boulogne), cap. de flûte.

Faucon, 45 tonneaux, 8 canons, 36 hommes, René Brisson, cap.

Grieu a remplacé Duhoux-Desages, et Brisson a remplacé J.-J. Perré au dernier moment.

Le vent a fraîchi. L'escadre est restée au mouillage entre les bancs d'Ostende. Le 17 octobre, au matin, le câble du *Bégon* se rompt, forçant Grieu à appareiller ; Thurot signale à toute l'escadre d'en faire autant. Le surlendemain, le *Bégon* démâte de son petit mât de hune et de son grand mât de perroquet : cette fois, l'escadre met en panne pour l'attendre. « Par besoin politique et précaution », la côte anglaise et écossaise de la mer du Nord étant strictement gardée, Thurot relâche à Götheborg le 26 octobre. Le *Faucon*, séparé depuis six jours, l'y rejoint avec une prise. Thurot sait la présence dans ces parages du *Homard*, capitaine Pierre Allemès ; ce petit cotre, actuellement armé par Pierre Tugghe, lui a déjà servi de découverte lors de sa précédente campagne : il l'avait pris sur les Anglais et confié à son premier lieutenant, pour remplacer le *Gros-Thomas*. Brisson part à sa recherche ; il ne le rencontre pas, mais le trouve à Götheborg à son retour ; de lui-même, Allemès a rallié l'escadre.

Le même jour que Conflans et que Hawke, Thurot met à la voile de Götheborg (14 novembre). Dans la nuit, à hauteur de la pointe de Skagen, par vent frais, gros temps, et dans une obscurité profonde, Grieu gouverne sur le fanal du *Belle-Isle*. Soudain, le grand mât du *Bégon* casse au ras du capelage ; on emploie le reste de la nuit à débarrasser le vaisseau des agrès et des mâtures qui pendent à la mer, et à renverguer une misaine neuve. Au jour, l'escadre a disparu. Grieu n'entrevoit pas la possibilité de la rejoindre. Il réunit en conseil ses officiers et le commandant des troupes, et ouvre ses ordres cachetés. Au lieu de se porter au rendez-vous indiqué, le conseil décide

de faire voile sur Dunkerque, où le *Bégon* arrive le 24 novembre.

Le même coup de vent disperse et désempare les vaisseaux de Boys, contraints de se réfugier dans les ports d'Écosse. Il sépare encore de l'escadre de Thurot le *Faucon*, son plat-bord démoli à tribord et sa chaloupe mise en pièces sur le pont, et le *Homard;* ces deux bâtiments regagnent Dunkerque les 3 et 15 décembre ; au moins rapportent-ils, le premier, cinq prises et trois rançons valant net 94.000 livres, le second, deux prises et une rançon valant 48.400 livres (1).

Avant de quitter Götheborg, Thurot a communiqué ses intentions au maréchal de Belle-Isle : il va tâcher d'échapper aux vaisseaux qui le guettent au passage du cap Derneus, et de faire des routes détournées pour atteindre son but ; au pis aller, s'il ne passe pas, il relâchera dans un port neutre ; il n'ignore pas le danger d'y être exposé aux insultes des Anglais, que la neutralité n'arrête pas. Il remarque non sans raison : « Sans vouloir me faire un mérite, je puis vous assurer, Monseigneur, que si je réussis, ce sera contre vents et marées. » La perte du *Bégon* le prive du quart de ses forces : il l'attend au rendez-vous fixé, à la passe de Crussfiord. Au bout de dix-huit jours, il se décide à lever l'ancre et à le chercher au second rendez-vous, aux Féroë. Il parcourt quatre cent soixante neuf lieues en vingt-trois jours, et arrive le 28 décembre, heureux de se ravitailler ; pendant les vingt-neuf jours de sa relâche, son expédition consomme sur place deux cents bœufs et mille cinq cents moutons.

(1) Une des prises du *Faucon* portait 8 canons et 4 pierriers.

Le brigadier de Flobert n'a pas cessé de lui marquer son hostilité. A Götheborg, Thurot a renvoyé cinq de ses officiers avec des congés réguliers. Revenus à Dunkerque, ils se plaignent de ses duretés : « Au contraire, j'ai toujours vu qu'on se louoit généralement de luy, » dit le marquis Du Barail, qui les aurait envoyés en prison sans les termes favorables employés pour la rédaction de leurs congés. Il suppose avec raison que Thurot, les jugeant inutiles, fut aise de s'en débarrasser. Mais tandis que le commandant de l'escadre témoignait n'en avoir aucun besoin, Flobert, nullement compétent, proclamait la nécessité de leur présence à bord.

Cette longue navigation parmi les tempêtes et les ouragans, ce séjour en plein hiver dans une île perdue au nord de l'Écosse, manquaient de confort. La disette de vivres accentuait sa menace. Flobert, mécontent, soulève d'abord des difficultés sur la procédure à suivre lors de l'amarinage des prises. Puis un incident surgit à table : un officier se plaint de la soupe ; Thurot répond un peu vivement qu'elle est excellente. Flobert intervient (1), et appelle quatre fusiliers pour

(1) La cuisine tient une place prépondérante dans les préoccupations de Flobert. Le 12 août 1759, il engage comme cuisinier un ancien chirurgien, Théodore Charnier, à 50 livres par mois ; Charnier sera payé des deux premiers mois de son service, après quoi il ne recevra plus que de mauvais traitements. « Le mauvais temps n'ayant pas permis un jour de faire la cuisine, dit-il dans une supplique au maréchal de Belle-Isle, je fus avertir M. de Flobert que l'on alloit dîner, mais qu'il n'y avoit que du jambon ; M. de Flobert me traita de gueux, de fripon, de traître ; dit que je ne valois pas mieux que M. Thurot et que je méritois d'être pendu à la même potence que mondit sieur Thurot. Je ne répondis uniquement que je ne le méritois pas, et pour cette réponse M. de Flobert me fit mettre aux fers, au pain et à l'eau, et voulut même me faire bâtonner comme un criminel. » Et plus loin : « M. de Flobert étant à table à Bellefast, je luy servis une côtelette qui n'étoit assurément pas trop salée ; le goût en parut néanmoins trop haut à M. de Flobert qui pour ce sujet me maltraita comme

mettre aux arrêts le commandant de l'expédition ! Ce dernier, « voulant faire connaître qu'il étoit de fait et de droit le maître dans son navire, demande l'*Instruction du Roy*, que M. de Flobert n'attendit point, et se retira ». L'instruction disait formellement : les officiers de mer ont le commandement sur mer, ceux de terre sur terre ; ils s'entendent pour le débarquement et le rembarquement des troupes (1).

Un peu plus tard (10 janvier), Flobert exige communication de l'instruction secrète : Thurot refuse, prêt à certifier par écrit qu'une telle communication lui est expressément défendue. Huit jours après, le brigadier réunit un conseil ; il veut que l'escadre

de plus belle. » Il ordonna à la sentinelle de tirer sur Charnier, ce que l'intervention du lieutenant-colonel de houzards comte de Scordeck, empêcha : mais le cuisinier fut mis en prison et laissé sans nourriture ; des soldats anglais lui en passèrent en cachette ; Flobert l'accusait de lui avoir volé cent guinées, mais avoua, après que l'autre fût resté dix-neuf jours en prison, qu'il l'avait accusé à faux sous l'impulsion de la colère. Il refusa ensuite de lui payer les gages qu'il lui devait, prétextant n'avoir pas le sou, et en partant laissa au général anglais Froud une lettre le priant de mettre Charnier en prison s'il tentait de repasser en France. Le général Froud n'en fit rien, et le malheureux cuisinier fut rapatrié avec l'aide des officiers des gardes-françaises. — Guerre, *Arch. hist.*, *Suppl.*, **32.**

(1) Le texte dit : « Le sieur de Flobert s'en raportera au capitaine Thurot sur la route que les bâtiments tiendront sur mer et les endroits vers lesquels il jugera à propos de les diriger, et il donnera ordre aux officiers de terre de céder le commandement à ceux de mer pendant la traversée et lors des combats de mer, mais ils seront uniquement à ses ordres dès qu'ils auront débarqué... Si le capitaine Thurot juge qu'après la première entreprise l'on puisse en faire une seconde, le sieur de Flobert y apportera les mêmes précautions et la même conduite qui lui sont recommandées pour la première. Le sieur de Flobert communiquera ses instructions au commandant de l'escadre, qui de son côté lui communiquera pareillement la sienne afin qu'ils agissent de concert pour leurs opérations respectives, de manière que les entreprises que le sieur de Flobert pourra faire à terre ne dérangent en rien les projets du commandant de l'escadre auxquels elles doivent être entièrement subordonnées. » — *Instruction du Roy au sieur de Flobert*, 18 juin 1759, minute corrigée de la main du maréchal de Belle-Isle, Guerre, *Arch. hist.*, *Suppl.*, **29.** *Procès-verbal* de la délibération du 1er janvier 1760 aux Féroë, *Propositions sur Londonderry*, *Extrait des ordres* du 3 septembre 1759 au 20 février 1760, dans : *Ibid.*, *Suppl.*, **32.**

rentre en France par le chemin le plus court. Thurot répond par écrit : l'expédition ne pouvant se ravitailler suffisamment aux Féroë, doit le faire en Angleterre. « Nous rendrions de plus grands services à la Patrie en sacrifiant notre vie s'il en étoit besoin à la destruction de l'ennemi, en mourant glorieusement sur ses côtes, plutôt que de reprendre honteusement le chemin de France. » Ne se reconnaissant pas le droit de forcer Thurot à lui obéir, Flobert décide d'attendre qu'on soit réduit à la dernière extrémité.

Et l'escadre remet à la voile. Suivant le plan de Thurot, voici le moment venu d'opérer l'attaque de Londonderry : Flobert s'y refuse tant qu'on ne lui aura pas fourni tous renseignements sur la route à suivre une fois à terre, sur les forces qu'il va rencontrer devant lui, sur la capacité de résistance de la ville, etc. (7 février). Un coup de vent rejette les navires vers l'Ouest ; Thurot les ramène dans la direction de Londonderry, mais sur les instances de son entourage, doit renoncer à l'entreprise sur cette ville.

Alors les officiers de terre de l'*Amaranthe*, de la *Blonde*, de la *Terpsichore*, se refusant à supporter plus longtemps les fatigues de cette navigation, décident de se séparer du *Belle-Isle*, Larreguy et Dernandais s'opposent au retour par le canal Saint-Georges, craignant d'autant plus les rencontres fâcheuses que pendant les derniers coups de vent ils ont jeté bon nombre de leurs canons à la mer pour s'alléger : ils préfèrent contourner l'Irlande par l'Ouest.

Thurot eût sagement agi en suivant son idée de confier la *Terpsichore* au second du *Belle-Isle*. à La Tourandais. A son signal de ralliement, l'*Amaranthe* refuse d'obéir, et déserte (12 février) ; son équipage

à moitié mort de fatigue, de faim et de soif, elle aborde à Saint-Malo le 25 au soir. Thurot a dû menacer les deux autres frégates de les couler bas pour les forcer à le suivre. Les deux capitaines viennent à son bord ; ils exposent que les officiers de terre les menacent de mort s'ils ne font voile immédiatement pour la France. Il convoque alors le colonel de Rusilly, et finit par décider ces messieurs à continuer la campagne.

Mais Flobert se doute que Thurot les ramène sur Londonderry, et commande la garde pour l'arrêter. La discussion a commencé dans la chambre de Flobert ; Thurot s'est retiré dans la sienne : un piquet de grenadiers se présente pour l'arrêter. Ses pistolets armés à la main, il déclare que le premier qui avancera d'un pas est un homme mort ; il monte alors sur le gaillard et tient sous la même menace Flobert, qui cède, et enjoint aux grenadiers de se retirer. Mais quand il entend Thurot donner l'ordre d'afficher l'instruction du roi pour que tous sachent bien qu'il est à bord le seul maître, Flobert ordonne à son tour à ses soldats d'empoigner le premier qui s'aviserait d'exécuter l'ordre de Thurot. L'affaire en reste là (14 février).

Lorsque les trois frégates se présentent deux jours plus tard à la côte nord-est d'Islay, sous pavillon anglais, le *Belle-Isle* fait tellement d'eau qu'il faut sans arrêt manœuvrer deux pompes, et parfois les six. Deux habitants de l'île, Macneil et Macdonald, se figurant en présence de navires anglais en quête de pilote, montent à bord. Ils trouvent Thurot à table en compagnie d'une douzaine d'officiers. Macdonald annonce la déroute de Conflans aux Cardinaux (20-21 novembre). Thurot refuse d'y croire : l'Écossais

sort une gazette de sa poche. « Tous baissent la tête ; couteaux et fourchettes leur tombent des mains. » A quoi bon, dès lors, leur expédition?

Le lendemain, au conseil, tous, sauf deux, émettent l'avis de piller, brûler et ravager Islay. Thurot s'y oppose avec violence, et ne vainc les résistances qu'en produisant l'article de son instruction secrète interdisant tout acte d'hostilité contre l'Écosse. Il oblige un officier, qui la veille a pillé un navire de farine, à signer au maître de ce navire un billet à ordre de 51 guinées (1). D'accord avec les habitants, il débarque deux cents hommes pour charger des provisions qu'il paie comptant. A peine à terre, ces malheureux déracinent avec leurs baïonnettes les premières herbes qu'ils trouvent, et, tombant sur un champ de pommes de terre, les arrachent, les essuient à leurs vêtements, et les dévorent crues.

Mais un pays pauvre comme celui-là offre peu de ressources ; il faut le quitter. La ration de pain descend à trois onces par jour. Un nouveau conseil se montre partisan du retour en France immédiat par le canal Saint-Georges.

Le 20 février au soir, Thurot entre dans la chambre de Flobert : il lui annonce qu'il l'a mené devant Carrickfergus ; il faut attaquer cette place, ou celle, voisine, de Belfast. Flobert n'accepte d'agir qu'après discussion. Le lendemain matin, on saisit des bateaux pêcheurs, au moyen desquels les troupes débarquent à la pointe de Kilroot.

La population s'imaginait que les trois vaisseaux

(1) « La farine est bien payée, dit Macdonald ; elle était un peu endommagée. » « Elle est assez bonne pour ceux qui la mangeront », répond Thurot.

en vue revenaient des Indes. Les trois quarts de la garnison, forte de deux cents hommes, faisaient l'exercice sur le champ de manœuvres. Lorsque l'attaque se dessine, cheminant en deux colonnes, le maire demande au lieutenant-colonel Jennings, qui commande la place, quelles instructions il donne en vue de la défense. Le colonel lui offre froidement une prise de tabac et répond laconiquement : « Fiddle-de-dee », qui équivaut à notre : « Turlututu ». Le maire réclame une réponse plus catégorique ; le colonel explique qu'avec deux cents hommes il lui paraît plutôt inutile de résister à huit cents. Le château ne dispose pas d'un seul canon monté, son flanc offre une brèche, et chaque soldat a quatre cartouches à tirer. Cependant, Jennings organise la résistance au mieux de ses ressources : la double attaque des Français se dirige sur la porte Nord et la porte d'Eau ; il place à chacune douze hommes et un caporal, et retranche le reste dans le château. Lorsque les Français débouchent, les hommes de la porte d'Eau tirent une salve ; Flobert marchait en tête : une balle lui traverse la jambe et le met hors de combat. On se fusille quelque peu de part et d'autre, et la garnison se rend après nous avoir tué trois officiers des gardes françaises et dix-sept hommes, et blessé trois officiers et trente hommes. Le colonel Jennings et le colonel Dusoulier signent la capitulation (1).

Le pillage se borne à peu de chose. Les Français, affamés, ne songent qu'à manger et à boire. Les Anglais reconnaissent la parfaite politesse des soldats ; l'un d'eux prie une dame de lui confier ses boucles

(1) Elle porte sur 201 hommes. Elle stipule que Flobert et 17 blessés, impossibles à rembarquer, ne seront pas considérés comme prisonniers si les Français s'en vont.

d'oreilles, et présente sa requête avec une série de révérences parfaitement correctes et dignes d'un petit-maître. Le château pris, Thurot veut persuader Flobert d'envoyer ses troupes contre Belfast : en cas de refus, il parle de les abandonner : vaine menace ; chacun ne songe qu'à se procurer des vivres et à se rembarquer. Les habitants ayant pillé les approvisionnements commandés à Belfast, on se contentera des ressources qu'offre Carrickfergus, où on lève une contribution de 1.000 livres sterling. Le rembarquement des troupes s'effectue le 25 et l'escadre appareille le 28, entre minuit et une heure du matin.

Quatre régiments d'infanterie anglaise, trois de cavalerie, entraient dans la ville comme les Français l'évacuaient.

A la première nouvelle de la descente, le duc de Bedford, vice-roi d'Irlande, a mis les troupes en mouvement ; des exprès portent dans les principaux ports l'ordre aux capitaines des vaisseaux de guerre qui s'y trouveront de prendre aussitôt la mer pour joindre l'escadre française à Carrickfergus.

L'avis du vice-roi touche, le 24, à Kingsale, le capitaine Georges Elliott, commandant une division de trois frégates prêtes à appareiller : l'*Œolus*, qu'il monte, la *Pallas*, capitaine Michel Clements, la *Brilliant*, capitaine James Loggie. De force égale, chacune compte à son bord vingt-six canons de douze, dix de six, et deux cent quarante hommes.

Le vent contraire empêche Elliott d'approcher Carrickfergus le 26 et le 27. Le 28, à trois heures du matin et à deux milles sud-sud-est 1/2 est de la pointe d'Aire (île de Man), il découvre les frégates françaises, débarrasse son pont, et donne chasse. Le *Belle-Isle*

ne dispose plus que de vingt-six canons de douze et six de six, le reste jeté à la mer ou logé à fond de cale ; la *Blonde*, de vingt-deux canons de huit et deux de quatre ; la *Terpsichore*, de vingt-deux canons de six et six de trois. Marins et soldats sont exténués par six semaines de rationnement.

A six heures, les Anglais, venus à portée, tirent les deux premiers coups de leurs canons de chasse ; à six heures 1/4, le capitaine Elliott ordonne le combat. Thurot a signalé à la *Blonde* et à la *Terpsichore* de rallier le *Belle-Isle* : elles continuent à courir de l'avant, sans tirer. Voyant fuir Larreguy, Thurot s'écrie : « Voilà cet homme sur lequel je comptais, il m'abandonne !.. Ah ! le malheureux !.. Ah ! l'indigne homme ! » Il prescrit de tirer bas, pour tâcher de couler l'un des anglais, et, à six heures et demie, le combat s'engage. L'abordage du *Belle-Isle* et de l'*Œolus* manque, mais les deux navires restent enchevêtrés. Après une heure et demie d'un feu extrêmement vif, le *Belle-Isle* offre un aspect lamentable, démâté de son artimon, sa grande vergue et ses mâts de hune coupés, un boulet sous l'eau qui cause une voie à la Sainte-Barbe, cinq pieds d'eau dans la cale, toutes les manœuvres hachées, plus de canonniers, et quatre-vingt-dix hommes hors de combat.

Au dire de ses officiers, Thurot, cédant à leurs instances, annonce qu'il va tirer une dernière bordée, et amener : au même instant, un biscaïen le frappe en pleine poitrine, et le tue net. Son sang jaillit jusque sur un sergent des gardes suisses, François-Joseph Rouedi, « qui par sa bravoure et son courage s'étoit attiré l'estime et l'amitié du capitaine Thurot ». Conformément aux ordres reçus de leur commandant avant

le combat, Rouedi et ses camarades jettent son corps à la mer.

Aussitôt le chevalier de La Tourandais amène le pavillon. A ce moment seulement la *Blonde* et la *Terpsichore* s'approchent : elles se rendent, « *trop tôt* », consigne sur son journal de bord le capitaine Elliott.

Les Anglais se réparent au plus près, à la baie de Ramsey : l'*Œolus* a beaucoup souffert ; un boulet traversa le grand mât de la *Pallas*. Quant au *Belle-Isle*, on a toutes les peines du monde à l'empêcher de sombrer. Il compte deux cent vingt-cinq tués et blessés, tandis que sur leurs trois frégates les Anglais n'ont que cinq tués et vingt-cinq blessés. L'officier anglais chargé du *Belle-Isle* n'y met aucun ordre et laisse les blessés sans secours et sans eau ; il abandonne à la discrétion des matelots anglais la cambuse qu'ils envahissent : beaucoup sont ivres, à côté de gens qui n'ont ni bu ni mangé depuis vingt-quatre heures ; ils pillent les hardes des officiers et des hommes, frappent les blessés qui résistent quand ils les dépouillent, et plusieurs matelots français les imitent.

Le capitaine Elliott expédie la *Pallas* à Carrickfergus avec un lot de prisonniers français ; elle doit ramener des navires pour transporter le reste. Deux navires de guerre surviennent à la baie de Ramsey, à point pour fournir les matelots anglais nécessaires à la garde des prises. Le 9 mars, Elliott appareille, et mouille à Kingsale le lendemain. La Chambre des Communes d'Irlande lui vote des remercîments, qu'elle étend aux capitaines sous ses ordres, et même au colonel Jennings « qui donna aux milices le temps d'arriver ».

Les prisonniers français sont répartis sur Kingsale,

BELLANDRE

FELOUQUE

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Carrickfergus et Belfast, et bien traités. Flobert, libre aux termes de la capitulation, se rétablit rapidement. Hébergé de château en château, il gagne Dublin, passe à Londres, puis en France. Le 20 septembre suivant, il écrira de Turin au maréchal de Belle-Isle : « Je profite de ce premier ordinaire pour vous faire part de toutes les faveurs que j'ai reçues dans cette capitale de M. le Marquis de Chauvelin qui m'a présenté au Roi, à Monseigneur le duc de Savoie et à Mesdames ses sœurs ; S.M.S. et les Princes dont j'avois déjà l'honneur d'être connu, m'ont beaucoup interrogé sur les circonstances de l'expédition d'Irlande. J'ai rendu témoignage à la vérité en faisant toute la justice que je dois à la constance, à la patience inouïe et à la valeur naturelle à la nation, et il m'a paru que le tems n'avoit pas encore diminué l'étonnement qu'avoient causé les premiers récits de nos souffrances. » De là il se rendait à Madrid soigner des intérêts personnels.

Au retour, Larreguy, Dernandais et La Tourandais, parlant de Thurot, expriment au ministre « leurs regrets de la mort d'un aussi brave et bon patriote », et se placent sous sa protection tout en ne réclamant que sa justice.

Personne n'est inquiété : ni Flobert indiscipliné et rebelle, ni les capitaines déserteurs, ni les lâches qui ont laissé le *Belle-Isle* succomber seul sous les coups de trois adversaires. En d'autres temps, on leur aurait, suivant l'expression consacrée, « fait leur procès ». Mais il y a mieux : une fois sûrs de l'impunité, ils osent accuser Thurot. Son fidèle secrétaire, Mazurier, qui depuis quatre ans ne l'a pas quitté un instant, envoie en double exemplaire au maréchal de Belle-Isle et à Choiseul le journal de l'expédition ; il

considère, dit-il, qu'il doit la vérité aux ministres et à la mémoire de son brave capitaine ; il leur marque qu'ils y apprendront des circonstances que sûrement ils ignorent. Et son journal finit ainsi : « Il a été la triste victime de son courage et de son zèle pour le service de Sa Majesté (1). »

(1) Lettre caractéristique de l'état d'esprit des officiers aristocrates, écrite d'Irlande le 4 mars 1760 : « Ma chère cousine. Je n'entreprendrai point de vous faire un détail circonstancié de notre malheureux voyage ; un volume entier ne suffiroit pas pour vous rendre exactement tous les dangers que nous avons souffert, peignez-vous seulement la situation de gens qui pendant six mois parcourent les mers du Nord, remontent jusqu'au 63e degré dans la saison la plus dure, essuient sept tempêtes dont cinq en douze jours sur les côtes septentrionales de l'Irlande, dans lesquelles nous avons vu mille fois les approches du naufrage et les horreurs d'une mort que les circonstances rendoient effroyables, travaillant jour et nuit à étancher deux voies d'eau considérables, réduits depuis un mois à quatre onces de biscuit sans aucune goutte de vin ni d'eau-de-vie ; pour toute nourriture du stock fish ou morue et hareng ; entendant sans cesse les gémissements et les plaintes de nos malheureux soldats, privés de subsistances et de forces, point vêtus, couchés sur le plancher et dans l'eau ; être pendant six mois dans une frégate couchant vingt dans la même chambre pêle-mêle avec nos gens, y éprouvant toutes les incommodités et malpropretés imaginables, couverts de vermine, obligés de vivre avec toutes sortes d'espèces de gens et d'humeurs, essuyer celles de ceux qui commandoient, être témoin de leur altercation et toujours de leur ignorance, enfin victimes de l'ambition ou plutôt de l'avidité d'un fol, enorgueilli de la faveur et de la confiance du ministre, qu'il avoit abusé par ses projets chimériques, voilà le sieur Thurot, l'homme de confiance de la Cour, homme sans aucuns talents ni principes, audacieux, insolent, qui voyant ses projets évanouis, sa fortune manquée, a mieux aimé par son opiniâtreté nous réduire aux extrémités dont je viens de parler et nous livrer aux ennemis que de retourner en France... Il est très heureux d'avoir trouvé une mort glorieuse dans les combats qu'il ne devoit trouver qu'à la potence, cela ne pouvoit lui manquer si en France on rend justice... (Les Anglois) dans les commencements ont eu de la peine à croire que nous fusmes troupes de la Maison du Roi, étant embarqués avec un Thurot et des corsaires ; on s'empresse à nous fêter... J'ai été entièrement pillé par les matelots anglois qui ne m'ont laissé que ce que j'avois sur moi... J'ai cependant à me féliciter de ma bonne santé... Mon impatience est extrême de retourner dans ma Patrie. » — Voici un quatrain qui courut alors, et qu'a publié Mouffle d'Angerville, dans la *Vie Privée de Louis XV*, Londres, 1781, 3 vol. in-18, III, 321 ;

Indignes successeurs de Barth et de Trouin
De quoi sert à l'État votre illustre naissance?
Ces héros roturiers ont enrichi la France,
Et vous la réduisez à deux doigts de sa fin.

Dix-huit ans plus tard, l'ancien major de l'expédition, le marquis de Bragelongne, publie sans nom d'auteur son journal de la navigation de Thurot. La haine ancienne n'est pas éteinte. L'événement prouva que la fidélité et le dévoûment ne l'étaient pas davantage : une réplique parut aussitôt, l'*Apologie du capitaine Thurot*, défense pied à pied, réfutation argument contre argument. Bragelongne accusait Thurot de dureté envers ses inférieurs. Or ce sont précisément ceux-là, le secrétaire Mazurier, le sergent des gardes suisses Rouedi, qui prennent ardemment la défense de leur ancien chef. Du reste, inconsciemment et involontairement, le texte de Bragelongne porte des condamnations qui ne tombent pas sur Thurot. En Angleterre, les journaux, les historiens, rendent hautement justice à sa valeur, à son désintéressement, à la noblesse et à la générosité de ses sentiments. Quatre poèmes anglais contemporains célèbrent ses combats et chantent sa mort. En France, on se contente d'un quatrain (1). Mais l'opinion publique ne s'y trompe pas : « Il est honteux de voir dans le sein de la France des hommes, jaloux du vrai mérite, chercher à ternir l'éclat de la gloire du célèbre capitaine Thurot, dont les Anglois même ont admiré les exploits. »

L'échec de l'expédition ne liquidait pas les comptes de l'armement. Le gouvernement endosse — il ne pouvait faire autrement, — toutes les dépenses. Avec l'entreprise de tous les travaux de Dunkerque, Pierre

(1) Jeune et trahi par la victoire
Ci-gît l'intrépide Thurot,
Qui vécut assez pour sa gloire
Mais pour l'État mourut trop tôt.

Tugghe se tire d'affaire ; Briansiaux comptait sur le remboursement immédiat de ses avances : il avait plus de 600.000 livres à payer aux équipages de ses autres corsaires. On le rembourse un an après, en effets royaux qui perdent trente pour cent de leur valeur... mais Louis XV l'anoblit, lui conférant ainsi un titre de plus à la jalousie de ses concitoyens. Il ne se relèvera jamais de la situation difficile où l'a placé son zèle pour le roi. Il traîne une existence de plus en plus difficile jusqu'à la Révolution : à quoi bon, dans la tourmente, sa qualité de chevalier, seigneur de Milleville? En 1793, âgé de soixante-cinq ans, Briansiaux ,misérable et à peu près aveugle, logé dans une pauvre chambre garnie de la capitale, dictait des suppliques maladroites aux puissants du jour.

De temps en temps, les ministres qui se succèdent au pouvoir signent une lettre touchant l'apurement des comptes. Le 26 mars 1792, la Convention vote une loi affectant au paiement des créances dues aux marins une somme de 134.499 liv. 8 s., et un décret du 11 ventôse an II (1er mars 1794) les affranchit des formalités prescrites par la loi du 22 mars 1791. La Trésorerie nationale tient les sommes à la dispositions du ministre de la Marine, qui, trente quatre ans après qu'elles avaient été gagnées, les distribue aux intéressés par l'intermédiaire des trésoriers des ports, ou des tribunaux de district lorsque les titulaires de la créance sont décédés, laissant des mineurs (octobre 1794).

Thurot laissait une veuve et une fille âgée de six mois. Il avait épousé une Irlandaise protestante. « Une femme puissante de la Cour » — Mme de Pom-

padour — intervient en sa faveur (1) : elle dut se convertir pour obtenir 300 livres par an sur les économats. Le roi ne fit rien pour elle. En 1791, la fille de Thurot sollicitait un secours de « Messieurs les Représentants de la Nation française (2) ».

(1) Lettre (probablement apocryphe, mais l'intervention de la marquise est certaine) au maréchal de Belle-Isle : « Je suis bien sensible à la catastrophe de ce pauvre Thurot. On m'a recommandé sa famille, et malgré le malheur du tems je ferai mon possible, pour la consoler un peu de la perte de ce brave homme, qui méritoit un meilleur sort. Il a fait des prodiges avec ses trois petites frégates, et tenu en échec les flottes anglaises pendant plus d'un an. J'ai dans l'idée que s'il eut eu le commandement de celle de Brest, les choses auroient pris un meilleur tour. Il a vécu et il est mort en héros. Les Anglois même le craignoient et l'admiroient. C'en est assez pour sa gloire, mais ce n'en est pas assez pour celle de la France. Il étoit la dernière espérance de notre Marine, et malheureusement il n'est plus. Les grands hommes sont rares ; il faut honorer leur mémoire, et inviter par là les autres à le devenir. »

(2) *Lettres, rapports, journaux, instructions, comptes,* dans : Arch. Nat., *Marine,* B² **362** f. 399 ; B³ **695** f. 73-76 ; B⁴ **90, 94, 95.** — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **16, 18** ; *Reg. de corresp.,* **15, 16** ; *Rapports de Guerre,* **1759** f. 185, 187. — Guerre, *Arch. hist.,* **3535** n. 147, **3537** n. 223, **3538, 3568, 3569** n. 51, 100, 138, 178, **3570** n. 266, **3571** n. 243. — *Relation historique de la campagne du capitaine Thurot sur les côtes d'Ecosse et d'Irlande en* 1757 *et* 1758, Dunkerque-Paris, 1760, in-12, p. 83. — *Journal de la navigation d'une escadre française partie du port de Dunkerque aux ordres du capitaine Thurot, le* 15 *octobre* 1759, *avec plusieurs détachements des gardes françaises et suisses et de différents autres corps* (de Bragelongne), Bruxelles-Paris, 1778, in-12. — *Apologie du capitaine Thurot, extraite de différens journaux de ses navigations sur les côtes d'Irlande et d'Ecosse pendant les années* 1757 *et* 1759, *contre l'auteur anonyme d'un Journal au sujet de ce brave marin,* Londres-Paris, 1778, in-8. — *Adresse à Messieurs les Représentants de la Nation française,* s. l. n. d., in-4°. — Clowes, *Naval history,* III, 129-231. — Norman, *The Corsairs of France,* Londres, 1887, in-8, p. 240-286, 407-424. — Henri Malo, *Les Corsaires,* Paris, 1908, in-8, pp. 37-51 (le récit d'Auguste Mariette est inexact), et *M. le Chevalier Briansiaux de Milleville,* cité. — *Lettres de Madame la marquise de Pompadour* (apocryphes en grande partie), Londres, 1772, in-16, p. 62, et *Réponses,* p. 101. — Arch. de la Mar. à Saint-Valéry-sur-Somme, et arch. de famille du docteur E. Lomier, qui nous les a obligeamment communiquées. — *Mémoire des héritiers de l'équipage de la* Terpsichore *demeurant au Havre de Grâce,* 9 mai 1791, dans Gerbaux et Schmidt, *Procès-verbaux des Comités d'agriculture et de commerce de la Constituante, de la Législative et de la Convention,* Paris, 1907, II, 232-233, de la Collection des documents inédits sur l'Histoire économique de la Révolution. — Sur les répercussions dans l'opinion anglaise, Cf. British Museum, Pressemark, 1850-C, 10-91, Ballads and Broudsides.

IV

LA PAIX HONTEUSE

Après l'esssai avorté de constitution d'une escadre légère pour Pierre Bart, après la destruction de celle de Thurot, le gouvernement royal se dispense de tout autre effort. Un projet d'expédition sous Chevert et d'Aiguillon reçoit à peine un commencement d'exécution. Combien l'opinion, cependant, ne demande qu'à le soutenir ! En quelques semaines (1762), le public lui a offert 13.000.000 de livres pour réparer les pertes causées par le désastre de Conflans, de quoi mettre en mer quinze vaisseaux de ligne de quatre-vingt-dix à quarante-quatre canons. Pour la construction du vaisseau de cinquante canons le *Flamand*, la Flandre offre 325.000 livres ; dans cette somme, la Flandre maritime entre pour 108.333 livres.

Privés de l'appui de l'escadre royale, les corsaires croisent individuellement. La déclaration de guerre au Portugal (31 mai 1762), dont la marine est désignée à leurs coups, ne leur procure qu'une assez maigre proie. Et, le 8 novembre, on leur annonce l'imminence de la paix, pour qu'ils cessent les armements et n'engagent pas de dépenses inutiles. Le 22, une ordonnance règle la restitution des prises faites en mer depuis la signature des préliminaires (3 novembre) arrêtés à Fontainebleau (1).

(1) Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **1**, 5 juin, 31 juillet 1762. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **31** f. 132, 162, 181. — A. de Saint-Léger, *La Flandre maritime...*, pp. 245, 331. — Lacour-Gayet, *La marine militaire... sous Louis XV*, pp. 415, 416.

Le 15 janvier 1763, le greffier de l'Amirauté dresse un premier bilan : soixante-deux capitaines ayant commandé quatre-vingt-sept navires en cent-vingt-trois armements, ont rapporté six cent quatre-vingt-huit prises et rançons valant net 13.806,842 livres ; il estime les prises perdues à 1.468.500 livres. Une prise revient aux batteries de terre. Quelques semaines plus tard, le compte du greffier monte à sept cent trois prises et rançons, produisant 15.363.062 livres. Mais il ne tient compte ni des prises conduites par les corsaires de Dunkerque dans d'autres ports, ni de celles qu'il ignore par suite de la capture subséquente du corsaire, ni de celles envoyées par les frégates du roi ou les corsaires étrangers au port (1). En réalité, le chiffre des capitaines pendant cette guerre s'élève à plus de cent dix, et les Anglais portent à la colonne de leurs pertes, du fait des seuls corsaires de Dunkerque, 45.000.000 de livres de dommages. Les corsaires de la société Coppens, Cailliez et Bénard rapportent 4.891.416 livres ; ceux de Briansiaux, 2.004.394 livres ; ceux de Philippe Ducrocq, 1.516.332 livres ; ceux de Taverne de Montd'hiver, 834.437 livres. Quant aux capitaines, Adrien Delille a ramené pour 3.871.937 livres de prises et rançons (2), René Brisson pour 1.202.908 livres en trois croisières, Jean Duchesne pour 1.079.042 livres en deux croisières. J.-B. De Cock, Ch.-François Robert Brier-Artus dépassent le chiffre de 500.000 livres. Encore

(1) Ainsi il ne fait pas entrer dans son compte les 200.000 livres des prises ramenées par Pierre Bart et Antoine Juin, ni les cinq coulées, échouées ou reprises pendant leur croisière. Il ne compte pas davantage les prises de Kanon, de Thurot, de Sauvage, de Gavoty, etc...

(2) Une prise faite par Adrien Delille et Libert, commandant la *Fulvie* et le *Chevert*, produit à elle seule 2.400.000 livres. Ils ne l'enlèvent qu'après trois heures de combat.

toutes les liquidations ne sont-elles pas achevées quand on établit ces chiffres (1).

Dès lors, rien de surprenant aux dispositions du traité de Paris (10 février 1763) qui visent Dunkerque : le bassin du roi comblé, son écluse détruite ainsi que le canal de la Cunette, des coupures pratiquées dans les jetées, les fortifications du front de mer rasées, en somme, le port encore une fois ruiné de fond en comble.

Ce n'est pas tout : aux frais du roi, un commissaire anglais s'installe à demeure à Dunkerque pour surveiller les démolitions et s'opposer aux reconstructions éventuelles.

Le traité de Paris arrache par ailleurs à la France un magnifique domaine colonial. Louis XV a bien signé la « paix honteuse (2). »

(1) Arch. Nat., *Marine*, B⁴ **95** f. 1-27, **96** f. 30. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **16.** — Chambre de Commerce, *Reg. des délib.*, **39** f. 125 ; ms. *Diot l'Aîné*, p. 69. — Guerre, *Arch. hist.*, **3568** n. 205, 225.

(2) A. de Saint-Léger, *La Flandre maritime...*, pp. 333-336. — Lacour-Gayet, *La marine militaire... sous Louis XV*, p. 411.

CHAPITRE III

LA GUERRE D'AMÉRIQUE

(1778-1783)

I

LES PRÉLIMINAIRES

Aux yeux de l'Angleterre, le traité de Paris n'abaissait pas encore assez sa rivale. Au cours des années de paix qui suivirent, elle ne ménagea pas les humiliations à la France. La Chambre de commerce de Dunkerque consigne sur son registre secret l'écho des violences subies sur les bancs de Terre-Neuve par les pêcheurs français (1). Et ces insultes se répètent sur toutes les mers et sous toutes les formes. Elles ont pour seul résultat de surexciter le sentiment national. L'opinion accueille avec un intérêt passionné la nouvelle de l'insurrection des colonies anglaises d'Amérique.

Le gouvernement français entend cette fois ne plus être pris pour dupe ; il surveille attentivement les armements de l'Amirauté britannique dont il connaît l'intention de confisquer tout navire venant de la

(1) *Lettre* datée de Portsmouth, 11 août 1765, Chambre de commerce, *Reg. secret*, f. 136.

Nouvelle-Angleterre à Dunkerque. Soucieux cependant d'observer une stricte neutralité, il interdit l'exportation des armes et munitions à destination de l'Amérique. L'ambassadeur lord Stormont, convaincu que l'interdiction est mal observée, en sollicite à plusieurs reprises le renouvellement. Le jour où il manifeste le désir de la voir étendue à toute exportation de ces objets pour une destination quelconque, il essuie un refus catégorique.

Intendants et commissaires de la Marine savent à quoi s'en tenir : s'il convient de marquer de la complaisance au gouvernement anglais, disent leurs instructions, « il convient également de favoriser notre commerce et d'y mettre dans le fait le moins d'obstacles réels qu'il sera possible ». Et Beaumarchais reçoit secrètement 1.000.000 du gouvernement français et autant du gouvernement espagnol, pour passer des armes en Amérique (1).

Les vaisseaux de guerre arrêtent ces envois plus efficacement que la diplomatie, et leur action dépasse même le but. Ils croisent au large d'Ouessant, et s'enquièrent auprès des capitaines dont ils visitent les navires, de ce qui se passe dans les ports français. Un vaisseau de soixante-dix canons s'installe dans le golfe de Gascogne : le comte de Grasse a pour mission dans les mêmes parages de protéger, même par la force, les navires étrangers poursuivis jusque dans les eaux françaises. Deux navires de guerre anglais mouillent en rade de Dunkerque ; ils tirent à boulet

(1) Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **6,7,** Septembre Novembre 1775. — Doniol, *Hist. de la participation de la France à l'établissement des Etats-Unis*, Paris, 1886, 2 vol. in-4, I, p. 96. — L. de Loménie, *Beaumarchais et son temps*, Paris, 1858, 2 vol. in-8, II, pp. 109-111, 117, 151.

sur un bâtiment anglais qui entre au port sans avoir immédiatement obtempéré à l'ordre de subir la visite. En même temps, l'Amirauté britannique propose au Parlement un bill en faveur de la course : menace directe à la marine marchande française. Vergennes s'en explique avec lord Stormont, qui répond par des faux-fuyants. En Amérique, le Congrès de Philadelphie organise la course le 3 avril 1776, et délivre des lettres de marque. Les corsaires américains opèrent bientôt dans les eaux européennes, et soulèvent dans les ports de France une série d'incidents (1).

Au printemps de 1777, un capitaine américain, Gustavus Cunningham, se promenait sur le quai de Dunkerque : il s'était signalé l'année précédente en battant avec la *Lady Washington* quatre barges anglaises qui l'attaquaient (juin 1776), et en enlevant au large de Boston une cargaison très riche. Amarré au même quai se trouve au même moment un lougre de construction anglaise, l'*Amiral-Pocock*, capitaine Robert Murdoch. Moyennant 500 louis d'or (12.000 livres), Murdoch vend son lougre à un nommé Beach. (17 avril). Après quoi, avec toutes les apparences d'un honnête contrebandier, le lougre prend la mer. Sitôt au large, il s'appelle la *Surprise ;* il a pour capitaine Gustavus Cunningham, dûment nanti d'une commission régulière du Congrès américain, avec Beach pour second. Le 2 mai, devant l'embouchure de la Meuse, il amarine le *Prince*-d'*Orange*, paquebot d'Harwich à Hellevoetsluys, et le brick le *Joseph*. Cunningham

(1) Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, 7, 22 novembre 1776. — Greffe du Trib. de Commerce, *liasse* 00, 12 et 26 mai 1777. — Edgard-Stanton Maclay, *A history of American privateers*, Londres, 1900, in-8, pp. 132, 218. — Lacour-Gayet, *La marine militaire sous Louis XVI*, p. 87, 88. — Doniol, *Hist. de la participation...* II, 79, 130.

conduit ses prises à Dunkerque : en rade, deux caïches anglaises l'abordent intentionnellement, de manière à lui causer des avaries.

Sauf le cas de force majeure, les prises faites sur une puissance amie par un corsaire étranger ne sont autorisées à rester que vingt-quatre heures dans les ports français (Ordonnance de la Marine, livre III, titre IX, article 14). Cunningham se hâte de solliciter l'examen de ses navires par les officiers d'Amirauté, qui concluent au radoub du corsaire et au désarmement des prises (9 mai).

Le capitaine du *Joseph* est allé déposer une protestation aux mains de son consul à Ostende. Une conversation diplomatique s'engage : Cunningham, Beach, leur équipage sont arrêtés, leur corsaire saisi, leurs prises relaxées. André Frazer, le commissaire anglais établi à Dunkerque par le dernier traité de paix, a pris l'affaire en mains. D'autres influences déterminent Sartine, ministre de la Marine, à signer le 16 juin l'ordre d'élargissement immédiat de Cunningham et de ses gens.

L'aventure, fort embarrassante pour le gouvernement français, menace de se renouveler. Il fait refuser les lettres de mer à un petit bâtiment suspect (8 mai). Il reçoit l'avis que deux cotres venus d'Angleterre doivent charger des munitions et des passagers américains qui, une fois en mer, leur composeront un équipage de course. Il veut que le commissaire d'Anglemont en empêche la sortie. Ces cotres se nomment la *Surprise* et le *Lévrier*, le premier si excellent voilier, que le ministre a un moment l'idée de l'acheter pour le roi. Dix-sept matelots sont levés à Calais pour l'équiper, quand on apprend qu'un Irlandais, Webb,

l'a vendu à la veuve Dominique Morel, armateur au port de Dunkerque. En même temps, un nommé Hodge vend le *Lévrier* à un Anglais, Richard Allen. La première vente paraît suspecte à l'Amirauté qui refuse toutes expéditions ; la seconde semble normale : le *Lévrier*, armateur William Hodge, a ses lettres pour Bergen. L'Amirauté le laisse sortir ; par prudence, elle exige du vendeur et de l'acheteur une caution garantissant que le navire ne fera pas la course et n'a à son bord aucun Français.

En rade, deux navires de guerre anglais, le senau le *Speedwell* et le cotre le *Wils* guettent la sortie du *Lévrier*. Deux de leurs officiers osent débarquer, sous prétexte de rafraîchissements à acheter, en réalité pour s'informer du navire suspect. Ils comptent le saisir dès qu'il quittera le port, et le brûler. Mais le *Lévrier* leur glisse entre les doigts, pour devenir, une fois en mer, la *Revanche*, capitaine Gustavus Cunningham. Il s'empare de plusieurs navires anglais : sur l'un, bientôt repris, on découvre seize Français. Plus tard, Cunningham déclarera que ce sont des volontaires embarqués la nuit à son bord, à son insu, pas marins du tout, gênant la manœuvre et consommant ses vivres ; ce pourquoi il saisit la première occasion de s'en débarrasser. Il jurera que ni directement, ni indirectement, aucun Dunkerquois n'avait d'intérêt dans son armement.

Un dogre flamand ayant signalé que la *Revanche* semblait faire route pour France avec deux prises, Sartine expédie l'ordre de l'arrêter. Mais Cunningham se garde d'aborder dans un port français ; il entre à Bilbao où il se rencontre avec Hodge, son armateur, et de là s'en va prudemment faire sa déclaration en

Amérique ; on n'a plus de ses nouvelles qu'en 1781, lorsqu'on lui réclame les parts de prises de ses volontaires français, toujours emprisonnés en Angleterre. Quant à Hodge, le roi le fait arrêter et mettre à la Bastille.

Cette affaire soulève en Angleterre une émotion intense. On voit dans la présence de Français sur un corsaire américain la preuve de la connivence du gouvernement de Louis XVI avec le Congrès. Les Américains ne demandent que cela. Dès février 1776, Lee, député secret des colonies à Londres, pressait Beaumarchais d'obtenir du roi des secours pour les insurgents ; il offrait en échange un traité de commerce et promettait de protéger les colonies françaises d'Amérique. Il précise : en cas de refus, les corsaires américains conduiront leurs prises dans les ports français, pour forcer le gouvernement à prendre position. Si ces corsaires sont bien accueillis, la rupture devient certaine avec l'Angleterre ; dans le cas contraire, le Congrès accepterait la paix et joindrait ses forces à celles des Anglais pour tomber sur les colonies françaises. Beaumarchais transmet au roi les termes de ce dilemme. Louis XVI ne veut pas la guerre : il ne pourra l'éviter (1).

« Le peuple américain, si enflammé pour sa liberté, écoute la politique lorsqu'il s'agit de celle des autres », écrit Moreau-de-Saint-Méry (2) qui le connaissait

(1) Greffe Trib. de Commerce, *liasses* 00 ; *Rapports de guerre*, 1779-1782, f. 167. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, 7 mai-septembre 1777. — Doniol, *Hist. de la participation...*, II, 497, 498. — Maclay, *A history of american privateers*, p. 72. — Loménie, *Beaumarchais et son temps*, II, 101-104.

(2) *Voyage aux Etats-Unis* (1796-1798), publ. par Stewart L. Mims, Newhaven, London, 1913, in-8.

bien. Cette différence de la théorie à la pratique se retrouve en matière de course. Benjamin Franklin proclame philosophiquement qu'il faut excepter de la guerre les agriculteurs et les pêcheurs, les vaisseaux marchands non armés, les artisans et manufacturiers des villes ouvertes. « Pourquoi, s'écrie-t-il, ne proscrirait-on pas pour jamais cet usage odieux des corsaires, reste de l'ancienne piraterie, qui peut enrichir quelques armateurs avides et peu scrupuleux? » Les corsaires se multiplient, le nombre des vaisseaux diminue ; le capital engagé dépasse la valeur des prises. La patrie se prive du travail des hommes embarqués sur les corsaires, dont une partie est destinée aux prisons de l'ennemi. Les armateurs acquièrent rapidement de grandes richesses, se livrent à de folles dépenses, et se ruinent. Les primes d'assurances s'élèvent, impôt pesant sur tous, « ce qui est immoral sous tous les rapports ». Franklin obtiendra la première prohibition de la course insérée dans un instrument diplomatique, le traité de la Prusse et des États-Unis en 1785, et l'Assemblée Législative donnera dans le piège assez grossier de ses sophismes (1).

Aussi ne lit-on pas sans agrément cette lettre écrite de Paris, le 26 mai 1777, par le doux philosophe, au Comité des Affaires extérieures à Philadelphie : « Sans aucun doute, deux ou trois frégates envoyées dans la mer du Nord avec quelques bâtiments légers et rapides pourront intercepter presque tout le commerce de la Baltique et du Nord, et faire des prises. Une frégate suffirait à détruire toutes les pêcheries du Groenland et les navires revenant de la baie d'Hud-

(1) Citations dans N. Gallois, *Les Corsaires français sous la Révolution et l'Empire*, I, 1-3.

son. » On voit combien Gomer Williams, l'historien des corsaires de Liverpool, a raison de s'en tenir à l'opinion d'un autre Américain, Jefferson, considérant la course « comme une bénédiction nationale, quand un pays comme l'Amérique est en guerre avec une nation commerçante ».

Le Comité des Affaires extérieures et le Comité de la Marine de Philadelphie négligent complètement les opinions philosophiques de leur commissaire en Europe, pour ne s'attacher qu'aux suggestions pratiques de sa correspondance. Vergennes a reçu l'assurance que le *Reprisal*, capitaine Wickes, qui amena Franklin et son collègue Silas Deane, retourne en Amérique ; loin de là : ce navire, rallié en mer par le *Lexington*, capitaine Nicholson, et le cotre le *Dolphin* (10 canons), capitaine Johnson, contourne par deux fois l'Irlande, et ces corsaires envoient seize prises dans les ports français : la vente du butin produit un bénéfice employé utilement par les deux commissaires du Congrès pour le succès de leur mission.

Vergennes leur notifie d'avoir à cesser ce trafic, contraire à l'intention du roi qui veut respecter sa neutralité. Ils répondent au ministre : « C'est pour nous un objet d'une grande contrariété qu'un vaisseau de guerre appartenant à l'Amérique fasse, par ignorance ou par inadvertance, quelque chose qui offense Sa Majesté le moins du monde. » Et les choses continuent de ce train, en dépit des dénégations américaines et des efforts du gouvernement français.

L'ambassadeur lord Stormont multiplie ses réclamations. Le ministre lord Weymouth demande aux armateurs anglais la liste de leurs bâtiments pris et vendus, se plaint de la fréquence des armements amé-

ricains en France, et assure que plusieurs de ces corsaires ont des Français pour propriétaires. Vergennes n'en peut mais : comment empêcher la navigation masquée? « La Cour de Londres elle-même en fait l'expérience journalière. » Également impossible d'être informé ponctuellement de ces armements : et le ministre anglais s'attire cette réplique : « Il est d'autant plus naturel que le vicomte de Stormont en ait connaissance avant nous et plus exactement que nous, qu'il a des espions dans tous nos ports même avec une affectation, je dirois volontiers une inconsidération, dont nous serions fondés à nous plaindre si nous avions intérêt à masquer ce qui peut se faire chez nous. »

Sartine notifie aux commandants américains qu'ils ne peuvent rester à Dunkerque, les vaisseaux anglais qui les guettent apportant une entrave au commerce. N'arrivant pas à déterminer si le cotre l'*Expédition* que l'on arme à Dunkerque (août 1777) doit courir contre les Anglais ou contre les Américains, le ministre l'empêche de prendre la mer. Le mois suivant, nouvelle vente suspecte d'un navire de vingt canons, la *Comtesse-de-Brionne*. Vergennes déclare ces procédés intolérables ; il n'en aura pas moins la main forcée, comme Lee l'avait annoncé à Beaumarchais. L'affaire de la *Revanche* exaspère l'opinion anglaise. Des insultes continuelles irritent à la dernière limite l'opinion française. Vergennes parle plus ferme ; non seulement il refuse la restitution des prises américaines, mais il n'admet même pas qu'on la lui demande. Depuis le mois de mai, des navires de guerre anglais mouillent constamment en rade de Dunkerque : la corvette l'*Étourdi* du chevalier Bernard de Marigny et la frégate la *Danaé* du capitaine de Kergariou,

puis le *Zéphir* du capitaine de Bavre, y sont détachés pour la protection du commerce.

Une division anglaise de quatre navires croise dans la mer d'Irlande contre les corsaires américains ; l'Amirauté anglaise invoque le même prétexte pour surveiller les ports français, intercepter les convois. et faire la police dans les eaux françaises. Le gouvernement anglais prend une mesure destinée à un plein succès : à tous marins anglais embarqués en nombre sur un navire américain et qui le reprennent sur les officiers, il accorde les deux tiers de la valeur de la prise, et l'exemption de la presse pendant trois ans. Les marins anglais en profitent pour enfermer dans leurs chambres des états-majors de navires français, qu'ils conduisent dans un de leurs ports. L'irrégularité des sentences de confiscation prononcées par les Amirautés anglaises motive les plaintes de la Cour de Versailles : en réponse, on promet vaguement la création à Londres d'une commission chargée de juger ces confiscations en appel.

Au début de l'année 1778, les ports de France se voient littéralement « bouclés » par les frégates et les corsaires anglais. Des vaisseaux en sortent enfin « pour balayer cette vermine ». Le 6 février le roi traite avec les États-Unis ; six semaines plus tard les ambassadeurs sont rappelés, et à Dunkerque « M. de Chaulieu a reçu l'ordre de déclarer à M. Frazer, commissaire anglois, que ses fonctions cessoient ». On invite les officiers de l'Amirauté à traiter « de la manière la plus amicale » les corsaires américains. Un Règlement, aux clauses exactement réciproques, proclame la liberté pour les corsaires de chacune des deux nations, de conduire leurs prises dans les ports de l'autre, et

détermine les formalités à observer concernant les marchandises et les prisonniers (1).

Un « transport de joie » dit Mme Campan, salue le départ du commissaire Frazer. Pour la défense de la rade, deux chaloupes canonnières, mises en chantier en mai, sont lancées les 10 et 11 juillet, puis deux cotres pour lesquels le constructeur Daniel Denis prend modèle sur celui de Gustavus Cunningham. On en comptera quatre en service en 1779, aussi bons que les meilleurs d'Angleterre. Les marchands ne sortent plus que sous escorte, en flottes peu nombreuses pour éviter les retards du rassemblement. Les garde-côtes et le tourrier reçoivent un même code de signaux, pareil à ceux du guetteur du Blanc-Nez ; deux cotres de Dunkerque et deux chaloupes-canonnières de Calais se tiendront constamment prêts à appareiller (2).

On retient à Douvres les passagers et marchandises pour France : même mesure est prise dans

(1) Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **7**, **8**. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **41** f. 122, 129, 146, **42** f. 6. — Arch. Com. Dunk., **201**, 27 septembre 1778. — Maclay, *A history of american privateers*, p. XI. — Gower Williams, *History of the Liverpool privateers*, Londres, 1897, in-8, pp. 193, 202, 209. — Doniol, *Hist. de la participaiton...* II, 479, 498, 505, 513, 514, 520. — René Verneaux, *L'utilisation des navires de commerce autrefois et aujourd'hui*, dans *Bull. de la Ligue maritime française*, février 1913, Supplt. — Lacour-Gayet, *La marine militaire sous Louis XVI*, p. 92. — Henri Malo, *Les Corsaires américains à Dunkerque*, dans *Feuilles d'Histoire*, août-novembre 1910.

(2) Le 29 mai 1779, l'un des deux guetteurs de la Tour est destitué pour avoir omis de signaler le combat de deux corsaires dunkerquois et leur capture par deux vaisseaux anglais. On le remplace par le sonneur, qui a déjà fait fonction de guetteur. — Arch. Com. Dunk., **37** f. 26. — Armement des chaloupes-canonnières : 1 canon de 24, 12 pierriers en fonte d'une demi-livre, 4 espingoles au canon de fonte, 30 fusils grenadiers, 30 pistolets, 24 sabres, 12 haches d'armes ; 30 aunes de pavois fleurdelisés. Armement des cotres : 18 canons de 6, 20 pierriers de fonte d'une livre, 58 fusils grenadiers, 30 pistolets, 24 haches d'armes, 24 piques ou demi-piques, 24 sabres ou coutelas, des boulets ronds, ramés, et à fléaux.

les ports de France : les navires anglais saisis indemniseront les propriétaires des bâtiments enlevés par les corsaires de Jersey et de Guernesey qui n'ont pas perdu de temps pour écumer la Manche. Une bonne nouvelle arrive de la Martinique : pris par un corsaire anglais, l'équipage de la *Comtesse-de-Brionne* a repris son navire.

Enfin, après le célèbre combat de la *Belle-Poule*, le roi écrit à l'Amiral de France qu'il est temps de venger les insultes faites à son pavillon, d'user de représailles, et de « courre sur les vaisseaux » anglais (10 juillet 1778) (1).

II

LES CORSAIRES AMÉRICAINS

Les capitaines américains usent des facilités qu'on leur offre en France. Quarante-sept d'entre eux viennent à Dunkerque commander soixante-dix huit armements sur un total de cent-cinquante pour cette guerre. Leurs armateurs sont Dunkerquois. Ils introduisent une nouveauté : le contrat d'armement en flibuste. Au lieu des conditions habituelles, armateur, intéressés et équipage mettent tous les frais en commun ; on en récupère le montant sur le produit des prises et rançons, après quoi on partage le surplus par moitié entre l'armateur et les intéressés d'une part, l'équipage

(1) Arch. Nat., *Marine*, B[1] **86** f. 1-27, **90** f. 1-40 ; B[3] **647** f. 5, 19, 23, 49-52, 74. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.* **8**. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **42** f. 58, 65, 103. — Arch. Com. Dunk., **37** f. 5. — Greffe Trib. de commerce, *liasse* 00, 10 juillet 1778.

de l'autre. A la liquidation, le prix de vente du corsaire figure à l'actif. Les hommes ne reçoivent pas de gâges mensuels. Les contrats d'engagement sont rédigés dans les deux langues.

Le premier, l'armateur Jean Torris voit le parti à tirer de cette sorte d'armement. Il demande ses lettres de marque au Congrès des États-Unis, et rédige des « polices d'armement étranger » où il insère cette clause à son profit : les signataires « déclarent déroger par cet armement particulier et étranger à toutes ordonnances et règlements quelconques à ce contraires ». C'est vouloir se soustraire à sa juridiction naturelle, et décliner celle de son souverain pour se soumettre à des tribunaux étrangers : dans la pratique aux jugements de Benjamin Franklin, qu'attaqueront en appel devant le Conseil royal des Finances les propriétaires des prises. Conséquence logique : Torris refuse de payer les six deniers pour livre aux Invalides de la Marine.

Le ministre n'attend pas la série de plaintes qui vont lui parvenir, fait retirer toutes lettres de marque délivrées au nom du Congrès (il y en eut six à Dunkerque), et défend aux Amirautés d'en enregistrer de nouvelles, non plus qu'aucun contrat de cette espèce. Le contrat en flibuste est reconnu valable si les parties se soumettent à la juridiction des tribunaux et au droit français, pour les corsaires américains armés en France et pour leurs prises conduites dans des ports français (1).

(1) On compta 20 armements de ce genre à Dunkerque. — Arch. Nat., *Marine*, F² **72.** — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.* **9.** — Greffe du Tribunal de commerce, *liasses* 00 ; *Reg. d'arrêts*, 1780 f. 33, 40, 72. — Arch. Com. Dunk., **205.**

Jean Torris eut une idée plus heureuse : celle d'utiliser pour la course les smoggleurs, sous le nom d'Américains. Anglais, Irlandais ou Écossais, les smoggleurs se livraient dans leur pays à la contrebande, principalement des eaux-de-vie. Le gouvernement français les autorisait sous certaines conditions à s'approvisionner à Dieppe, Boulogne et Dunkerque. En temps de guerre, ils fournissent d'utiles renseignements. Thurot connaissait bien ceux de Boulogne, et les mit souvent à contribution. A la vérité ils renseignent indifféremment les deux partis ; le commandant d'une caïche anglaise de douze canons conduite à Dunkerque par le *Romain*, avoue qu'à la précédente guerre il pénétra jusque dans le bassin du roi et rendit compte de ce qui s'y passait aux commandants des vaisseaux anglais mouillés aux Dunes.

L'installation d'une genèvrerie en 1775 par Stival, Groslevin et Hardy, favorise le smogglage, que la guerre n'arrête pas. En avril 1778, un smoggleur offre ses services, si on veut les rémunérer convenablement : à Douvres, annonce-t-il, le gouvernement anglais vient d'acheter douze grandes caïches des smoggleurs, de douze canons chacune.

A la suite du commissionnaire anglais avec lequel presque tous traitaient, beaucoup ont émigré à Flessingue. Ceux qui continuent à venir à Dunkerque montent des bâtiments si fortement armés et équipés qu'ils éveillent l'inquiétude des corsaires. On apprend qu'un Anglais nommé Johnston, autorisé à résider en ville, embarque furtivement pour Ostende des effets destinés à un fraudeur de Guernesey, qui arme en course pour pirater contre les deux nations belligérantes ; cet homme assurait les correspondances

des prisonniers : le prince de Robecq l'expulse dans les vingt-quatre heures. On ne se trompe pas en suspectant tous ces Anglais. En fait, les fraudeurs précédemment pourchassés et coulés par les navires de guerre anglais passent aujourd'hui impunément entre leurs lignes ; souvent, on en distingue nettement qui montent à bord.

Stival, l'un des fondateurs de la genèvrerie, forme lui-même un autre établissement à Flessingue, s'intéresse dans les smoggleurs munis de lettres de marque et croisant en corsaires, et de toute évidence entretient des intelligences avec l'ennemi. On lui signifie d'avoir à opter entre la France et la Hollande. Sartine « espère que cet exemple fera rentrer dans le devoir les négociants qui tiendroient une conduite aussi scandaleuse ». Stival reçoit ses passeports pour Flessingue. Devinck, autre négociant dunkerquois, montre plus d'habileté : il a une maison à Dunkerque, y gère les affaires du commerce de Hollande, et, dès l'ouverture des hostilités, fonde une autre maison à Ostende où il se fait recevoir bourgeois sans en avoir reçu la permission du roi, « en sorte que suivant les circonstances et ses intérêts, il est François, Hollandois ou Autrichien ».

A Flessingue, les fraudeurs s'approvisionnent d'armes, de vivres, de munitions. Ils s'élancent sur les prises françaises qui passent à portée, et les enlèvent. L'un d'eux, ancien habitué à Dunkerque, en reprend une, et, pour détourner les soupçons, l'envoie à Vere tandis qu'il rentre à Flessingue : il n'était même pas nanti de lettre de marque. Les autorités de ce pays, dont les pilotes s'arrangent pour perdre les corsaires français ou leurs prises, accordent à ces

smoggleurs le bénéfice de leur partialité, et de l'impunité. Ces gens se trouvent assez en forces pour molester, rouer de coups et terrasser des équipages de corsaires français descendus à terre, que le bourgmestre fait garder par des fusiliers en les engageant à décamper au plus vite : il ne répond pas de les protéger plus de vingt-quatre heures contre de pareils furieux.

Le peu qui fréquentent encore Dunkerque sont de toute évidence autant d'espions payés par le gouvernement anglais. On le sait, mais on en tire assez d'utilité pour ne pas les chasser. On se contente de leur imposer des conditions : donner le nom du bâtiment et celui du capitaine, avec défense d'aborder dans aucun autre port du royaume, sauf le cas de force majeure ; ne porter ni canons, ni pierriers, et pas plus de douze à quinze hommes ; être adressés à un négociant connu sur la place, et solvable, qui fournira à chaque voyage une caution de 20.000 livres ; ne s'écarter de leur route directe qu'en cas de tempête ou de chasse des vaisseaux de la douane. Seuls, le capitaine et son second descendent à terre, logés dans une maison désignée par le commandant de la place, avec l'obligation de vaquer à leurs affaires sans se séparer. Le cas échéant, un ordre écrit du commandant peut retarder leur sortie de vingt-quatre heures. S'ils entrent en rade sans se conformer à ces prescriptions, on confisque le navire et on envoie l'équipage en prison. On ne tolère pas ceux qui, munis de congés réguliers, emmènent des marchandises permises pour des destinations licites, et ne chargent des marchandises de contrebande qu'en cas de relâches forcées : on ne veut admettre que ceux qui n'entreprennent

le commerce de France que par des raisons « qui ne leur en permettent point d'autre ».

Comme il leur faut pouvoir se défendre contre les douaniers, le ministre se relâche un peu de l'interdiction portée contre les pierriers, mais porte la caution à 40.000 livres. D'autres que les douaniers les menacent : un corsaire hollandais s'installe à Calais, les guette à leur sortie de Dunkerque, et, sous prétexte de leur envoyer un pilote par ses chaloupes, les enlève. Il en prend un qui valait 150.000 livres (1).

Ces contrebandiers connaissent les moindres anfractuosités de la côte, les routes suivies par les navires, et savent éviter ceux de guerre : conditions les plus favorables pour faire des prises sans combattre. Patrice Dowlin en ramène pour plus de 1.500.000, livres sans tirer un coup de canon. Voilà, pour l'armateur, le corsaire idéal. Sauf à ce point de vue, les smoggleurs n'ajoutent pas au personnel de la course un élément enviable. Nés sujets britanniques, traités en rebelles en cas de capture, un brevet d'officier du roi peut seul les sauver : on l'accorde, mais sans enthousiasme. Le fameux Dowlin, ancien matelot sur les smoggleurs « a toujours vécu dans la plus grande crapule passant les jours et les nuits à boire dans les petits cabarets avec le plus vil ramassis des matelots anglois, au point que les autres lieutenants de frégate qui étoient à Dunkerque n'ont jamais voulu avoir la moindre liaison

(1) Le 26 juillet 1783, on leur défend de prendre des passagers. — Arch. Nat., *Marine*, B[1] **86** f. 6 ; B[3] **451** f. 13, **647** f. 161-172, **659** f. 54, **715** f. 110. — Arch. Mar. Dunk., *cart.*, **17** ; *Reg. de corresp.* **3,** 8 juin 1766, **8,** 31 août 1778, **9,** 23 février, 5 avril, 6 juin 1779. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **27** f. 5, **42** f. 51, 104, 111, **45** f. 26, 37 ; ms. *Diot l'aîné*, p. 77. — Greffe du Trib. de commerce, *Rapports de Guerre*, 1766-1779, f. 121, 1779-1782 f. 114. — Arch. Com. Dunk., **201,** 23 octobre 1778.

avec lui, ni le voir ». Pour dissimuler la personnalité de Kelly, son brevet porte le nom de Jean Grumlé : ses combats heureux lui valent une réputation dangereuse ; le jour où il débarque prisonnier en Irlande, toutes les gazettes annoncent sa capture.

Au début, Américains ou smoggleurs n'acceptent pas sans quelque résistance la discipline française. Quelques-uns persistent à naviguer sous pavillon américain, que Magery charge de la harpe d'Irlande. Le roi ne l'admet pas pour les armements faits en France. Maccatter affecte de contrevenir à la défense, et passe sous le château du Taureau, à sa sortie de Morlaix, en déployant le pavillon interdit ; il s'obstine à donner un uniforme à ses volontaires contrairement aux ordres du roi. Menacé de prison, il ne récidive plus, et se comportera avec la plus parfaite loyauté (1).

Les équipages américains sont sensiblement pareils aux autres, et d'une composition aussi mêlée de gens de toutes nations. Les capitaines d'outre-Atlantique ont cependant attiré à leur suite un certain nombre de leurs compatriotes ; en avril 1780, on table sur la possibilité d'en engager trois cents pour former un équipage (2). Ils pratiquent la course comme les Dunkerquois. Les incidents de leurs navigations le prouvent. La communauté de race et de langue avec

(1) Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **11**, 3 août 1781, 3 février 1782. — Williams, *A history of the Liverpool privateers*, p. 295. — Greffe du Trib. de commerce, *Rapports de Guerre*, 1779-1782, f. 55.

(2) Du *Sérapis*. Ce navire avec la *Pallas*, la *Comtesse-de-Scarborough*, la *Vengeance*, séparés de l'*Alliance* du commodore américain Paul Jones, entrent à Dunkerque le 2 janvier 1780. De Cottineau de Kerloguè commande le *S rapis ;* il a beaucoup de malades et ne peut reprendre la mer. La *Comtesse-de-Scarborough* et la *Vengeance* sont des prises. Cailliez père. « chargé d'expéditions intéressant le service du Roi », s'occupe de ces navires à la relâche. — Arch. Nat., *Marine*, B^1 **93** f. 97, 99, 251 ; B^3 **674** 8, 8, 10. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.* 8.

l'ennemi leur permet de ruser plus facilement pour recueillir des renseignements ou traverser ses lignes sans encombre. L'ingéniosité de Codner, pris par une frégate anglaise, sauve de façon amusante les billets des rançons qu'il a précédemment faites : lui et ses hommes sont entièrement dépouillés de leurs vêtements et subissent une fouille en règle..., sauf le cuisinier, un petit bossu dont on ne se méfie pas. Sa bosse dissimule les billets de rançons, qui échappent aux investigations.

L'extension donnée au pluntrage coutumier par un officier de Nathaniel Fanning, et les conséquences qui en résultèrent, composent la trame d'une aventure digne d'être contée.

Au printemps de 1782, le colonel marquis de Ségur-Bouzely quittait son commandement de la Grande-Terre, à la Guadeloupe, pour regagner la France. En compagnie du lieutenant d'infanterie Druault et d'un habitant, homme d'âge, le sieur Augustin de Linières, il prend passage sur l'*Émiliard*, de la Compagnie royale du Danemark. Le capitaine leur fait payer au prix de guerre la sécurité que doit leur procurer sa qualité de neutre. Au cours d'une traversée sans encombre, le colonel a noté le passage d'une flotte anglaise de cent voiles : il compte la signaler dès son arrivée au ministre, le maréchal de Castries ; on aura encore le temps de lancer une escadre à sa poursuite ; et ce service rendu à la nation ne peut manquer de produire un heureux effet sur l'avancement particulier du colonel.

En vue du Lizard, l'*Émiliard* rencontre un navire armé qui assure d'un coup de canon à boulet pavillon et flamme anglais. Le capitaine danois obtempère

à la semonce, et met en travers. Une chaloupe pleine d'hommes armés accoste son bâtiment ; un officier visite ses papiers, qu'il trouve en règle, mais ne se tient pas pour satisfait. Il réclame l'argent des passagers et les clefs de leurs malles qui, sitôt ouvertes, sont complètement pillées. Il en coûte plus de 250 louis au colonel de Ségur-Bouzely, « fort heureux que ce seigneur en ait été quitte pour la perte de sa garde-robe, car ayant été reconnu pour un homme de qualité par quelqu'un de ces brigands, ils lui tinrent les propos les plus injurieux, le menaçant du poing, pour l'engager à répondre à leurs bravades, ce dont ils eussent profité ou pour l'égorger ou le couler bas ; mais ce seigneur prudent supporta tout avec patience, et a agi bien sagement et politiquement en riant toujours ». Druault perd 50 louis d'effets et son chapeau ; de Linières, son chapeau et 12.600 livres en doubles-portugaises. Les pillards déménagent dans leur chaloupe une caisse de liqueurs, des confitures, et « un oiseau chantant de l'Amérique », après quoi ils permettent à l'*Émiliard* de continuer sa route.

Apeuré, le capitaine danois refuse de débarquer ses passagers en France conformément à leurs conventions, et les conduit jusqu'à Copenhague. De là, les deux officiers rentrent par la voie de terre ; le vieux de Linières, incapable de supporter les fatigues de la route, attend l'occasion d'un navire pour se rapatrier.

Le hasard est un grand policier. En vue de Dunkerque, une voie d'eau oblige ce navire à y relâcher. Sur le quai un homme dévisage M. de Linières, l'aborde, lui avoue qu'il fut au nombre de ses pillards, et désigne le capitaine du corsaire qu'il montait. De Linières se plaint au commissaire de la Marine ; d'Anglemont

interroge le capitaine et ses officiers, et n'estime pas devoir poursuivre. Mais le marquis de Ségur-Bouzely et le lieutenant Druault ont été avertis par leur compagnon de voyage, et tous trois adressent directement une plainte collective au ministre.

« Un jeune homme que ces friponneries avoient révolté », rencontré par le plaignant dans un café, dépose la vérité devant le commissaire des classes, puis quitte avec empressement le pays, « où sa vie n'étoit plus en sûreté ». Cette indiscrétion délie les langues de six autres matelots, qui confirment les dires du premier. L'affaire s'ébruite. Les armateurs du corsaire incriminé, Peychiers et Charles Torris, offrent une indemnité que les plaignants refusent, estimant une procédure « nécessaire pour le bien public ». Un ordre du ministre, sévère pour les destinataires, enjoint au commissaire de la Marine et au procureur de l'Amirauté, qui n'ont pas bougé, d'agir immédiatement. L'affaire est évoquée au Conseil du Roi, qui la renvoie au lieutenant-général de l'Amirauté.

Stimulés cette fois, juges et fonctionnaires enquêtent, arrêtent en bloc tous les hommes du corsaire sur lequel ils peuvent mettre la main, et perquisitionnent dans les auberges et les hôtelleries.

Le navire s'appelait l'*Éclipse* (150 tonneaux). Il a croisé du 30 novembre 1781 au 6 mars 1782, et sa course a produit un déficit net de 177.328 liv. 2 s. 6 d.. Son capitaine, Nicolas Anthon, qui s'est bravement comporté sur un corsaire de Morlaix (1) en 1745, a dû

(1) La *Comtesse-de-La-Marck* (20 tonneaux, 2 canons, 6 pierriers), armateur Mathurin Cornic. — Bib. Nat., ms. *nouv. acq. franç.*, **10577** f. 19-48.

quitter le bord, étant commandé pour servir comme auxiliaire sur le cotre du roi le *Pygmée*, du capitaine Missiessy. Il déserte ; on l'arrêtera à Brest le 14 juin. Les armateurs de l'*Éclipse* l'ont remplacé par son second, Nathaniel Fanning. Né dans le Connecticut, âgé de vingt-huit ans, Fanning, fait prisonnier aux États-Unis et conduit en Angleterre, s'évade, et se réfugie à Dunkerque. Le rapport de sa croisière, du 5 juin au 12 août 1782, reste muet sur la rencontre de l'*Émiliard*. Il est ressorti le 21 octobre sur le cotre le *Rongeur*, a enlevé deux navires le 24, et, pris par l'ennemi le même jour, s'est sauvé à peine debarqué en Angleterre ; il rentre à Dunkerque le 26, à point nommé pour répondre à la dénonciation dont il est l'objet. Les magistrats découvrent qu'il a loué des chambres chez deux logeurs différents ; il avoue tenir habituellement deux livres de bord : l'un en clair dont il reconnaît l'inexactitude, l'autre, en chiffres, seul exact : comme par hasard, ce dernier, affirme-t-il, tomba à la mer. Les perquisitions amènent la découverte de nombreux objets que leurs propriétaires n'ont pas de peine à reconnaître : le marquis de Ségur-Bouzely a fait exprès pour cette confrontation le voyage de Dunkerque.

L'enquête s'est poursuivie à Dunkerque, Morlaix, Vannes, Lorient, et Paris. La vérité se dégage des pièces de procédure. Au départ pour sa croisière avec le grade de capitaine, on n'avait pas instruit Fanning des droits que lui conféraient les ordonnances : il ne savait comment maintenir la discipline à son bord. Par deux fois, il met aux arrêts son second, Thomas Potter, qui excitait les mutins. A cet officier revient la charge de visiter les neutres, et de ses visites il per-

siste à rapporter divers objets à sa convenance. Le pillage de l'*Émiliard* lui incombe. Voyant son butin, les matelots de l'*Éclipse* ont murmuré : il les apaise en leur distribuant la caisse de liqueurs ; il arrête les remontrances du second lieutenant Cavaillé, en menaçant de lui brûler la cervelle. Fanning, occupé dans sa chambre à pointer la carte « et peut-être ayant bu un peu », entend le bruit. Il monte sur le pont. Potter essayait un magnifique habit de livrée rouge, mais nullement coupé à sa mesure. Fanning l'essaie à son tour « par divertissement et badinage », et « fit le fat ». Subtilisé par un volontaire, l'habit se retrouve dans le coffre du maître-charpentier : furieux, Potter fait attacher son voleur sur un affût de canon, et veut que ses camarades lui infligent une sérieuse correction ; ils refusent, disant qu'ils ne sont pas des bourreaux. Alors Potter applique lui-même au patient douze grands coups de pelle à barbeau. Tels sont les faits dûment établis par l'instruction.

L'Amirauté rend sa sentence le 21 juin 1783 : elle condamne Potter à être pendu et étranglé jusqu'à ce que mort s'ensuive, par l'exécuteur de la haute justice, à une potence plantée à cet effet sur le quai ; N. Morin, capitaine de prise, J.-M. Mathe, matelot, à être battus de verges et marqués d'un fer rouge sur un échafaud dressé sur le même quai, après quoi ils rameront pendant trois ans comme forçats sur les galères du roi. Mais ces trois coupables n'ont pas attendu que la Justice s'inquiète de leurs personnes pour gagner le large, et courir d'autres mers, on ignore lesquelles. La Justice ne peut prononcer qu'une condamnation par contumace. Par contre elle tient Fanning dans ses geôles : convaincu de n'avoir pas maintenu la su-

bordination à son bord ni surveillé la visite des neutres, il est déclaré incapable de commander comme capitaine pendant trois ans.

Le jugement impute aux condamnés les frais du procès : là où il n'y a rien, le roi perd ses droits, et l'Amiral consent à s'en charger. Après quoi il se fonde sur une sentence par défaut prononcée contre les armateurs qui n'ont pas déféré à une assignation, pour les contraindre à verser au fisc les 15.789 liv. 10 s. à quoi montent les frais en question. La seconde course de l'*Éclipse* n'ayant rapporté que 7.759 liv. 4 s. 5 d., c'est un double déficit à ajouter à celui de la première course. Peychiers, Charles Torris et leurs actionnaires ont fait une opération désastreuse (1).

Les capitaines américains jettent de nombreux actes de bravoure dans l'autre plateau de la balance : les principaux se nomment Christophe Codner, John Chitty, Thomas Abbott, Richard Ryend, William Ripner. John Moultson est grièvement blessé au cours d'une rude affaire. Edward Maccatter, revient d'une course sur la *Princesse-Noire*, armée par Jean Torris, avec des prises et rançons pour plus de 1.000.000 de livres. Luc Ryan s'empare de quatre-vingts navires anglais, sans compter ceux qu'il coule bas, prend soixante canons et ramène cinq cents prisonniers ; il livre treize combats et reçoit de nombreuses blessures. Pris à son tour, le roi lui sauve la vie des Anglais qui voulaient le traiter en rebelle, et

(1 Bib. Nat., ms. *Nouv. Acq. franç.*, **10.577** f. 19-43. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **12.** — Greffe du Trib. de commerce, *Rapports de Guerre*, 1779-1782 ; *Reg. d'arrêts*, **2** ; *liasses* 00. — Arch. Com. Dunk., **189, 203.** — Henri Malo, *Les Corsaires américains à Dunkerque, loc. cit.*

le gardent trois ans à Londres en prison pour dettes. Jean Torris lui devait 160.000 livres : malgré les objurgations du ministre, l'armateur ne délivre pas son capitaine. Ses propres affaires s'embarrassent de plus en plus, jusqu'à la faillite ; de ce fait, quand Luc Ryan est rendu à la liberté, l'infortuné capitaine perd tout le bien amassé au prix de tant de combats et de fatigues. Le Magistrat lui a accordé des lettres de bourgeoisie ; le roi l'autorise à être reçu capitaine de navires.

Dans une courte croisière du 13 avril au 3 juin 1781, Bennett Negus, avec le *Franklin* (280 tonneaux, 20 canons, 157 hommes) livre six combats, dont l'un le 22 avril, à dix lieues d'Ouessant, contre deux lougres de dix et seize canons et un cotre de vingt-six. Après deux heures de canonnade et un abordage affreusement sanglant, Negus, dont l'équipage s'est admirablement conduit, met l'ennemi en fuite. Sa course produit 1.065.947 liv. 16 s. 11 d. Au tableau de son butin figurent deux vaisseaux de la flotte sur laquelle l'amiral Rodney avait chargé le fruit de son célèbre pillage de Saint-Eustache, et que La Motte-Picquet venait de disperser.

Du 12 mai au 16 juillet 1781, William Fall, commandant le *Sans-Peur* (120 tonneaux, 19 canons, 12 pierriers, 85 hommes), sillonne la mer du Nord en tous sens, et par deux fois jette l'alarme sur les côtes d'Écosse. Il bombarde une petite ville (Abroart?), l'oblige à verser une contribution de guerre, et ose enlever des navires en rade et sous le canon d'Aberdeen.

Six capitaines américains reçoivent le brevet de lieutenants de frégate : Moultson, Ripner, Negus,

Fall, Kelly, Dowlin. Leurs prises et rançons se chiffrent ainsi pour les plus heureux : Maccatter, 1.820.280 livres ; Negus, 1.539.035 livres ; Dowlin, 1.535.657 livres ; Moultson, 1.397.890 livres ; Kelly, 889.784 ; Fall, 793.669 ;Ryan, 675.521 ; Richard Boorn, 569.597 ; Ripner, 463.816.

Au total, le produit net des armements américains donne 12.500.000 livres, sur un total général de 25.000.000, c'est-à-dire exactement la moitié.

Plusieurs des capitaines qui viennent de se distinguer recommenceront avant longtemps, soit sur les corsaires, soit sur les vaisseaux de la République (1).

III

ROYER

Dès la déclaration de guerre, le gouvernement se préoccupe de donner l'essor aux corsaires de Dunkerque. Un pardon général aux déserteurs (16 août) les ramène au port. On permet l'armement en course de tous navires, sauf les marchands dont la mauvaise qualité entraînerait infailliblement la capture. L'interdiction de laisser sortir les petits corsaires, basée sur le même motif, édictée au début, est rapportée en ce qui concerne Dunkerque, même pour ceux de moins de douze tonneaux, mais certifiés bons voiliers

(1) Greffe du Trib. de commerce, *Rapports de Guerre*, 1779-1782 ; *liasses* 00 ; *Reg. d'arrêts.* — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, II, 12. — Marquis de Granges de Surgères, *Prises des Corsaires français pendant la guerre de l'Indépendance*, extraits de la *Gazette de France*, Paris-Nantes, 1900, in-8. — Henri Malo, *Les Corsaires américains à Dunkerque*, *loc. cit.*

et possédant les qualités requises pour la course (3 janvier, 22 mars 1779). Afin d'empêcher les neutres d'aviser l'ennemi de la sortie et des routes des navires français, on ne leur permet de sortir que les derniers, et on leur supprime l'autorisation de se ranger sous l'escorte des frégates du roi (23 novembre 1778).

Toutes communications sont interceptées entre les ports d'Angleterre et de France, Calais excepté (7 mai 1779).

On signale aux corsaires les facilités et les points d'appui qu'ils pourront utiliser : la baie de Cancale solidement fortifiée, les ports d'Espagne et des États-Unis (6 juin, 24 juillet 1779). Plus tard, le 30 septembre 1781, une convention réciproque analogue à celle conclue avec les États-Unis et concernant les corsaires des deux nations, sera conclue avec la Hollande.

Le régime étranger, traditionnel à Dunkerque, continue à favoriser les armateurs pour le recrutement de leurs équipages. On leur demande tous les renseignements possibles sur les mouvements de l'ennemi lorsque les flottes de Brest prennent la mer ; en revanche on leur fournit ceux que l'on reçoit de diverses sources sur les croisières des corsaires anglais (mai-septembre 1779) (1).

Les premiers résultats de la course n'auraient jadis provoqué aucune sensation. L'auteur anonyme d'un bilan, exact, dressé au 31 décembre 1779, et terminé

(1) Ils s'établissent aux Bermudes, se postent pour guetter les navires venant d'Amsterdam et atterrissant en Espagne, surveillent les parages de Belle-Isle. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **8, 9, 10.** — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **42** f. 71, 162, **43** f. 35. — Arch. Com. Dunk., **201,** 30 septembre 1781, *Règlement qui règle la réciprocité du traitement des corsaires français dans les ports des Etats-Généraux des Provinces-Unies et les corsaires desdits Etats-Généraux des Provinces-Unies dans les ports de France.*

par un : « Vive le Roy ! » moulé en grandes lettres, témoigne d'un enthousiasme qui eût semblé facile aux contemporains de Jean Bart. Il compte vingt-deux capitaines, trente armements, quatre-cent-vingt-quatre canons, trois mille cent cinquante-cinq hommes dont les sept-huitièmes dunkerquois ; pour dépenses de construction, achats, frais de premier armement et de mise-hors, 3.154.906 livres ; frais de relâches, de prolongation de courses, de réarmements, 1.118.674 livres, soit un passif de 4.273.580 livres ; à l'actif, 3.678.487 livres de prises et rançons, plus 1.045.000 livres, valeur des navires corsaires, soit au total 5.723.487 livres, faisant ressortir un bénéfice de 1.149.907 livres (1). Le plus fort corsaire porte vingt canons et deux cent quarante hommes.

Jusque-là, l'ennemi ne s'est guère ému. Il se borne à tenir un vieux vaisseau, le *Buffalow*, à la rade des Dunes, une frégate de vingt-quatre canons et deux senaus pour surveiller la côte de Yarmouth à Édimbourg. Sa sécurité est si complète que les assurances pour la Hollande ne dépassent pas 1/2 pour cent.

Calonne, intendant de Flandre, futur contrôleur général des Finances, d'accord avec le commandant de la province Anne de Montmorency, prince de Robecq, envisage la nécessité de reconstituer l'ancienne escadre légère, qui fit merveilles avec Jean Bart et ses successeurs. Il consigne ses vues dans un mémoire : le port de Dunkerque, situé à l'entrée de la mer du Nord, en est pour ainsi dire la clef ; il se trouve au vent de l'embouchure de la Tamise et de la rade des Dunes, ce qui lui donne la facilité de porter presque

(1) Arch. Nat., *Marine*, F² 70.

en tous temps sur ce qui en sort ; sa rade est la seule bonne depuis Brest, d'une tenue sûre et sans écueils, couverte par des bancs qui ne permettent pas de la bloquer, et qui en rendent l'accès aussi dangereux pour les ennemis que favorable pour les nationaux et les amis. C'est par la mer du Nord que les Anglais font venir mâts, bois de construction, chanvre, goudron et fers. En croisant entre Yarmouth et le Dogger-Bank, ou au débouquement du Sund vers le cap Derneus, des frégates pourraient tout intercepter. Trois ou quatre suffiraient pour, à peu de frais, soutenir les corsaires ; elles obligeraient les Anglais à une forte diversion, et à tenir un grand nombre de vaisseaux sur la mer du Nord. Le ministre annote ce mémoire : « Lu avec grande attention ; on y pourvoira autant que possible ; en attendant, que les deux cotters protègent le commerce et les armateurs de Dunkerque (1). »

Calonne voit juste. Dès décembre 1778, il se préoccupe de découvrir un capitaine pour cette escadre de course. La Chambre de Commerce lui indique, dans cet ordre : Adrien Delille, Philippe Vandomber, Antoine Vancaester, Nicolas Delille, frère d'Adrien, Cornil Bart, Jean-Félix Houssois, Pierre-Simon Lhermite, Nicolas-Pierre Trosse, Honoré Roux, Jacques-Philippe Everaert, Jacques Collet, Nicolas Berlamont, Jacques-Gérard Morel, Charles-Henri-Pierre Morel récemment rentré d'une campagne sur les vaisseaux du roi avec le brevet de lieutenant de frégate. Et la Chambre demande que les États d'Artois fassent construire deux frégates de vingt à vingt-quatre canons de huit pour Adrien Delille. Sur cette liste, le

(1) 30 juin 1779. — Arch. Nat., *Marine*, B^1 **90** f. 21 et seq.

nom qui brillera du plus vif éclat parmi ceux que la guerre va illustrer, ne brille que par son absence.

Le roi autorise la course le 10 juillet 1778 ; l'Amiral signe la première commission en guerre pour Dunkerque le 24 ; elle arrive le 27, est enregistrée aussitôt, et, le jour même, son titulaire quitte le port pour la rade. Il s'appelle Jean-Baptiste-Charles Royer.

Il est né à Dunkerque le 22 juillet 1746, de Jean Royer, menuisier, originaire de Vaucouleurs, et d'une dunkerquoise, Anne-Adrienne Vanhaverbeke. Mousse le 21 novembre 1764 sur un navire qui part pour le Cap Français, successivement novice, matelot, second-maître et pilote, il sollicite en mai 1772 l'exemption d'une campagne et de seize jours qui lui manquent pour être reçu capitaine de navire. Il désire « être à portée de secourir sa mère âgée et trois sœurs qu'il entretient du produit de son gain ». La dispense accordée, il est reçu capitaine le 24 octobre. Il compte cinq voyages à Cette et cinq campagnes d'Islande quand la guerre éclate. L'armateur Taverne de Mont-d'hiver lui confie le cotre le *Maurepas* (4 canons, 12 pierriers, 37 hommes) ; il met à la voile le 28 juillet 1778, et relâche à Ostende le 8 août, avec un butin de trois charbonniers anglais.

La qualité de son équipage laisse évidemment à désirer. Les atteintes du mal de mer l'obligent à débarquer plusieurs officiers ; il va chercher des remplaçants à Dunkerque ; en son absence, les autres et bon nombre de ses matelots désertent ; un vent de mutinerie souffle sur ceux qui restent. Taverne accourt à Ostende, les menace des galères et du service du roi, et obtient du consul une garde militaire sur le *Maurepas*. Puis, pour adoucir ces rigueurs, il envoie à Royer une

tonne de bière et un louis de vingt-quatre livres pour donner à boire à l'équipage.

Les hommes boivent en devisant. Ils commentent les récits de leurs camarades du *Cornichon* (60 tonneaux, 6 canons), capitaine Trosse, fraîchement et rudement étrillés par deux caïches anglaises. De ces navires ennemis, plusieurs, distinctement en vue, guettent la sortie du *Maurepas*. Après tout, les prisons de Dunkerque apparaissent préférables à celles du roi d'Angleterre. On ne devrait pas envoyer des gens se battre contre plus forts qu'eux. Et ces hommes sensés concluent : quand la bière et le louis de M. de Montd'hiver seront bus, ils l'enverront « f.... f..... ».

Sur quoi les officiers mariniers réclament immédiatement leurs parts de prises ou de pluntrage. Taverne accuse le second capitaine, Juin, de passer le plus clair de son temps dans les cabarets, et dépose qu'au cours d'une discussion Juin « a eu l'audace de nous manquer en nous parlant sous le nez et nous donnant un démenti, ce qui nous a mis dans la nécessité de le repousser loin de nous ». Et comme l'armateur a de la poigne, Juin roule à quatre pas, avec menace d'un coup d'épée au travers du corps. Royer essuie des reproches à son tour : les remplaçants qu'il a levés ont disparu, sitôt leurs avances touchées, et il y en avait pour 1.200 livres ! Le consul vient à bord, menace les mutins, qui alors désertent tous : Royer reste avec son état-major, les mousses et les canonniers. Escomptant les frais, l'armateur préfère laisser courir les déserteurs plutôt que les garder en prison, mais dépose une plainte à l'Amirauté. L'instruction suit son cours, quand Royer réussit à rassembler quelques-uns des mutins et à ramener son navire à Dunkerque.

Taverne, « vu les circonstances dont il a eu connaissance depuis sa plainte et des considérations particulières », se désiste et se réduit aux fins civiles. Il obtient la répétition des parts de prises des coupables mais non la restitution des avances. Les hommes décrétés de prise de corps sont élargis.

En présence d'un déficit de 10.000 livres, Taverne de Montd'hiver retire à Royer le commandement du *Maurepas*, et le donne à Jean Tessenaer, dont la croisière rapportera net 19.358 livres.

Un tapissier de la ville, Louis Marchand, acquéreur d'une prise anglaise, un cotre de cent tonneaux, dix-huit canons et quatre-vingt-dix hommes, l'arme en course. Il en augmente la vitesse en diminuant l'artillerie et l'équipage, et choisit Royer pour capitaine. Le *Commandant-de-Dunkerque* (100 tonneaux, 12 canons de 4, 12 pierriers, 73 hommes, 4 mousses) croise du 4 janvier au 3 février 1779, et ramène une prise et une rançon après avoir soutenu deux combats contre neuf navires de six à dix canons de neuf auxquels il échappe, et contre une frégate de vingt-deux canons de neuf qu'il laisse fort maltraitée après huit heures de lutte.

Radoubé, il repart le 23 février en compagnie du *Calonne* (80 tonneaux, 12 canons de 4, 68 hommes), capitaine Godde. Ils reviennent le 28 avec deux prises. Trosse (1) et Leclerc, commandant le *Frelon* (100 tonneaux, 12 canons de 4, 82 hommes) et la *Fleur-de-Mer* (80 tonneaux, 14 canons, 12 pierriers, 79 hommes), arrivaient en rade. Tous quatre signent un contrat de société, et appareillent la nuit du 3 au 4 mars.

(1) Qui pour deux combats bravement soutenus obtient une épée du roi.

Après diverses chasses, ils sont séparés lorsque Royer et Godde rencontrent, à hauteur de Westcappelle, une forte lettre de marque de Folkestone, l'*Alouette* (180 tonneaux, 16 canons de 4, 6 pierriers, 42 hommes), chargée de genièvre et de thé. Pendant que Godde se laisse dériver pour gagner le vent et prendre le meilleur avantage de l'ennemi, Royer supporte seul le faix du combat. Sa première décharge tue le capitaine ennemi, William Marsh ; la deuxième tue le second capitaine. Mais son équipage le soutient mollement ; le sabre à la main, il fait remonter sur le pont plusieurs matelots réfugiés à fond de cale. Pour les stimuler, il tire sa bourse et promet de la donner « pour boire à la santé du Roy. » Le combat reprend ; il dure de cinq heures à onze heures et demie. Le *Frelon* et la *Fleur-de-Mer* à pleines voiles accourent au canon, et vont lâcher leurs bordées quand l'ennemi amène.

L'*Alouette* (1) est en piteux état, et le *Commandant* a tellement souffert qu'il ne peut continuer sa course. Royer reçoit en récompense une épée du roi.

Son navire remis en état et réarmé (6 canons de 6, 12 de 4, 12 pierriers, 87 hommes), il appareille le 15 juillet avec Cornil-Jacques Bart et J.-G. Morel, commandant le *Necker* (150 tonneaux, 18 canons, 125 hommes) et la *Dunkerquoise* (180 tonneaux, 20 canons de 6 et de 8, 170 hommes). Le surlendemain, il découvre sept voiles par le travers de Yarmouth ; sans voir ses signaux, C.-J. Bart et J.-G. Morel continuent leur route. Seul, il engage le combat. Ses adversaires

(1) Produit net : 107.683 liv. 7 s. ; pluntrage chiffré à 248 liv. 6 s. Le 14 du même mois, Trosse et Leclerc livrent dans la Manche un combat acharné. Trosse refuse d'abandonner son camarade ; il se conduit avec la plus grande bravoure, et est tué.

sont des charbonniers armés de canon. Après quatre heures de lutte, l'un se réfugie près de terre, un autre s'échappe au large, et Royer en ramène cinq à Dunkerque (20 juillet). Il remet à l'Amirauté ses prisonniers « trente-huit hommes y compris une femme, — dit textuellement son rapport, — qui se dit propriétaire de la prise le *Speedwell*, et pour laquelle le comparant requiert du siège quelques considérations dues au sexe ».

Le 3 août, il repart avec Jacques Villeneuve, Antoine Lefebvre dit Juin et René-François Blanckeman, capitaines du *Chaulieu* (120 tonneaux, 14 canons de 4, 10 pierriers, 85 hommes), de la *Comtesse-d'Artois* (150 tonneaux, 14 canons de 6, 120 hommes) et de la *Comtesse-de-Provence* (150 tonneaux, 2 canons de 6 et 16 de 4, 120 hommes). Le 4 et le 5, ils prennent neuf charbonniers dont un de douze canons de douze ; sur le chemin du retour, une frégate, un brigantin et deux caïches ennemis leur font lâcher prise. Royer a cinq tués et trois blessés ; épouvantés de son audace à l'attaque du brigantin, son second et deux de ses lieutenants détournent les hommes de lui obéir. En rade de Dunkerque, le 10, Royer remet ces trois officiers aux commandants des cotres du roi ; ils seront condamnés à quinze jours de cachot et un an de service sur les vaisseaux du roi en qualité de matelots.

Royer, à la relâche, a mis la main sur un excellent second, Jean-Joseph Castagnier (1) ; il fait les remplacements nécessaires, et entreprend le 24 août une course remarquable. Chassé par plusieurs frégates

(1) Né à Martigues (Bouches-du-Rhône), mort à Rochefort le 6 février 1807, à 51 ans, capitaine de vaisseau de 1re classe et officier de la Légion d'honneur. — *Communication* de l'abbé J. Dubois.

à la sortie du port, il se réfugie à Barfleur, puis, après une relâche à La Hougue, écume les parages des îles anglo-normandes et l'ouvert de la Manche. Il passe dans la mer d'Irlande, pénètre le 15 septembre dans la baie de Fiskar et commence à rançonner quatorze navires qu'il y trouve à l'ancre. Menaçante, la population de la côte s'attroupe. Royer la disperse à coups de fusil et de canon, touche ses rançons en argent comptant, et ne pouvant plus rien mettre à contribution par suite de la fuite des autorités locales, se retire le 16 en envoyant quelques boulets à terre. Le lendemain, il rançonne un brigantin qu'il oblige à le suivre, pour que le maître ne puisse prévenir de sa présence les frégates mouillées dans la baie de Belfast. Comme il faisait de l'eau dans une anse voisine, il apprend qu'une lettre de marque, les *Trois-Amis* (200 tonneaux, 14 canons, des pierriers et 45 hommes), et une prise espagnole, le *Saint-François-de-Paule* (8 canons de 12), enlevée par un corsaire de Liverpool, sont à l'ancre dans la baie de Diura, l'une des Hébrides. Il y va, et trouve là cinq navires au lieu de deux. Silencieusement, il se prépare au combat. Sans coup férir, il enlève à l'arme blanche la prise espagnole, puis la lettre de marque. Ses nombreux prisonniers mis aux fers par mesure de sûreté, il rançonne les trois autres bâtiments, et se hâte de conduire ses prises en sûreté en Norvège. Il essuie une épouvantable tempête avant de rendre le bord à Dunkerque le 6 octobre. Le *Saint-François-de-Paule*, estimé 260.000 livres, fut repris par les Anglais ; cependant la croisière ne produit pas moins de 500.000 livres net.

Le 16 octobre, Sartine expédie à d'Anglemont le brevet de lieutenant de frégate en pied, que le roi

accorde à Royer. Au début de l'année suivante, le jeune capitaine va à Versailles demander au ministre l'autorisation d'accepter le commandement d'un corsaire de vingt canons et huit obusiers qu'on lui offre. Le ministre lui réserve mieux que cela.

Le gouvernement est entré dans les vues de Calonne. L'intendant a formé un comité d'armateurs avec Robert Coppens, Cailliez, Coffyn, Thiéry, Bénard, Bouchel et Hovelt. Officiellement le roi accorde une caïche ; en réalité, il y ajoute deux frégates et se réserve un cinquantième dans les bénéfices. On passe par-devant notaires les actes signés des membres du Comité, et contresignés par le prince de Robecq et par Calonne. La Chambre de commerce ne croit pas pouvoir décliner l'invitation de souscrire à un centième d'intérêt dans l'armement (1). Les deux frégates (2) sont achetées à Carpeau-Demaricourt et C^ie^ par l'intermédiaire de Pourrat frères, banquiers à Paris (3).

Placé à Versailles dans la Galerie sur le passage de Louis XVI et distingué par le roi, Royer, futur chef de la petite escadre, rentre à Dunkerque enflammé d'ardeur, et, il le dit lui-même, brûlant de marcher sur les traces de Jean Bart.

Sa petite escadre comprend : le *Rohan-Soubise*, (400 tonneaux, 20 canons de 8 en batterie, 4 obusiers de 6, 2 pierriers sur les gaillards, 203 hommes y compris un détachement du régiment de Rouergue) ;

(1) Il ressortira à 6.811 liv. 7 s. 8 d., les comptes d'armement et de mise-hors étant arrêtés à 681.138 liv. 5 s. 6 d.

(2) La *Comtesse-d'Artois* et la *Comtesse-de-Provence*, que l'on débaptise en *Rohan-Soubise* et *Robecq*. Construits par les frères Jacques et Daniel Denis en 1779.

(3) Plus tard Pourrat et Le Couteulx, banquiers, 16, place Vendôme. On a vu la banque Le Couteulx opérer dans le dernier armement de Thurot. — Arch. Préfecture de Police, A a 206, p. 1.

Royer le commande, avec Castagnier pour second ; le *Robecq* (même tonnage, même artillerie, 198 hommes dont 41 du régiment de Chartres), capitaine François Ducoroy ; le *Calonne*, armé au Havre (400 tonneaux, 22 canons de 6, 9 obusiers de 8 et de 6, 2 orgues de fonte de 3 canons dans les hunes, 201 hommes), capitaine François-Joseph Guilleman, la caïche l'*Alexandrine* (80 tonneaux, 12 canons de 4, 12 pierriers, 75 hommes), capitaine François Hauchecorne ; le *Jackall*, cotre pris sur les Anglais (1), prêté par le roi, armé à Calais par Leveux, portant 10 canons de 4, 8 pierriers, 89 hommes, capitaine Thomas-Pierre Fourmentel. En tout 84 canons, 17 obusiers, 30 pierriers, 800 hommes.

L'animation est grande sur les quais de Dunkerque : charretiers et trimardeurs, puis, quand les navires complètent leur armement en rade, chaloupes, barques, canots vont et viennent sans cesse. On utilise le nouvelle grue installée à frais communs par le roi et la Chambre de commerce pour le chargement des effets d'artillerie. Des officiers visitent les canons. Des piquets de soldats escortent les convois de poudre. Les apothicaires garnissent les coffres à médicaments. Les marchandes de modes aunent le ruban pour les cocardes, et pour les sifflets d'argent des maîtres et des patrons de canots. Les messes à dire sont également réparties entre les diverses communautés religieuses.

Traiteurs, hôteliers, tenanciers d'auberges et de bouges sont les plus achalandés. Huit cents hommes dépensent royalement jusqu'au dernier sou les

(1) Sur la façon dont il fut livré aux Français par trahison, cf. D. Hannay, *Naval Courts Martial*, Cambridge, 1914, in-8°, p. 125.

231.496 livres d'avances qu'ils viennent de toucher : matelots au torse pris dans l'ample chemise de flanelle rouge, aux jambes perdues dans d'énormes culottes et de lourdes bottes ; volontaires, soldats de Chartres et de Rouergue empruntés dans leurs nouveaux vêtements de mer, vareuses et gilets de molleton, sarreaux et culottes de toile, et grosses bottes ; ils s'interpellent de ces surnoms typiques : Prêt-à-boire, l'Amoureux, la Flamme, Cœur-de-Roy, Branche-d'Or, la Vivacité (1). La fête commence par le vin qui leur est offert après la messe ; puis, tous s'asseoient autour des tables du foyhus, et le banquet est suivi d'un bal qui dure la nuit entière. Les officiers-majors, vêtus avec recherche, — leurs garde-robes ont la réputation d'être richement fournies, — portant au côté le couteau de chasse garni d'argent et flambant neuf, festoient de leur côté (2).

Parti du Havre le 5 avril, le *Calonne* mouille en rade de Dunkerque le 11, avec une prise. Royer l'attendait pour prendre la mer : il ira au-devant du *Jackall*, qui sortira de Calais en même temps que le reste de l'escadre quittera Dunkerque. L'heure est venue de rassembler les équipages. Des piquets de grenadiers et de fusilliers patrouillent jour et nuit pour ramasser les hommes. Les archers de la Marine et la maréchaussée explorent les tavernes et les bouges ; le « clinqueur », avec son plat de cuivre et son marteau d'ivoire, multiplie les bans : il parcourt onze fois la ville pour réunir l'équipage du *Calonne* qu'on eut le tort de laisser

(1) 43 liv. 4 s. 6 d. « pour une mâchoire d'argent fournie au nommé Jean Chambré, dit La Vivacité, qui a perdu la sienne ».

(2) Le foyhus coûte plus de 4.000 livres pour les hommes, et 600 livres pour les officiers, pour chaque frégate.

venir à terre, et dix-sept fois pour celui du *Rohan-Soubise;* du haut de la Tour, le tourrier lance appel sur appel. Les pires sourds sont ceux qui refusent d'entendre : les bans du clinqueur, les appels du tourrier demeurent lettre morte pour les matelots qui ont dépensé leurs avances, et se cachent dans l'intention d'en toucher de nouvelles, sitôt l'escadre partie, en s'engageant à d'autres capitaines. Ceux auxquels les archers mettent la main au collet vont en prison rejoindre leurs camarades déjà enfermés pour tapage et rixes : on ne les en extraiera qu'au moment même de l'embarquement. Un brigadier de la maréchaussée court à Bergues aux trousses de deux déserteurs ; deux lieutenants du *Rohan-Soubise* essaient de rattrapper des fuyards filés à Ostende et à Bruges.

Enfin, le 13 avril, tous les équipages au complet, Royer fait le signal d'appareillage.

Le *Calonne* donne sur un banc ; pendant qu'il se déséchoue, les autres chassent des cotres ennemis ou visitent des neutres. A cinq heures, le *Jackall* rallie. L'escadre, poussée par le vent dans la direction de Boulogne, mouille la nuit à la rade Saint-Jean. Au jour, elle lève l'ancre et louvoie pour rentrer dans la mer du Nord. Le *Calonne* est resté à une lieue en arrière et le *Rohan-Soubise* tient la tête, quand, ayant doublé le Gris-Nez, Royer découvre cinq voiles : deux frégates anglaises de vingt-deux à vingt-quatre canons, et trois cotres de vingt et quatorze canons, arrivant sur lui à toute allure. Il sait qu'il s'expose seul au premier feu de l'ennemi, mais n'hésite pas : il met en travers pour les attendre, et se pare au combat. Bientôt il engage le feu. Le *Robecq*, l'*Alexandrine*, le *Jackall* forcent de voile pour le secourir ; à sa grande surprise,

il voit le *Calonne* virer de bord et arriver vent arrière. Il force l'ennemi à se retirer, après deux heures et demie de canonnade. Il a un tué, quatre blessés, son beaupré, son grand mât de hune et son étai d'artimon coupés. Au soir, il jette l'ancre en rade de Dunkerque.

Guilleman ne s'y montre que le surlendemain. Il explique sa manœuvre par d'excellents prétextes ; on convient qu'aucun doute ne subsiste quant à ses bonnes intentions, mais qu'à la prochaine affaire on lui réservera l'honneur d'attaquer.

Royer retourne à sa croisière le 25 avril. Le gros temps et la brume séparent les deux cotres. Le 27, il donne sur une flotte de quinze voiles, qu'escorte une frégate de trente-six à quarante canons, le *Jason*. Après avoir escarmouché avec le *Robecq*, puis avec le *Calonne*, le *Jason* s'échappe : on n'a pu que rançonner un des navires marchands. Le lendemain matin, les deux cotres rejoignent, mais une nouvelle brume surgit, et, on les perd une seconde fois le même soir.

Le 30, à huit heures du matin, à sept lieues de la pointe de Flamborough, Royer découvre dix navires marchands qui font route le long de terre, et, du côté du large, quatre frégates de force (1) qui portent sur lui et commencent à lui envoyer des boulets. Il fait mettre sur le même bord, et prend chasse : il compte attirer les deux meilleurs marcheurs de l'ennemi, et les combattre séparément. Placé en queue de sa ligne, il essuie à dix heures le premier feu d'une des frégates anglaises venue par son travers : au bout d'une heure elle se retire, sérieusement maltraitée.

(1) Une de 36 canons dont 28 de 12 en batterie, les trois autres de plus de 20 canons.

Royer signale au *Robecq* et au *Calonne* de virer vent devant ; ils obéissent, et tous trois sont avant peu dans les mêmes eaux. Les quatre frégates anglaises tiennent toujours le plus près pour éviter ; Royer vire sur elles bâbord amures, en ligne de combat. Elles portent alors sur lui : l'une engage le *Rohan-Soubise*, une autre le *Robecq*, et les deux dernières le *Calonne*, encore hors de portée.

Il est midi. Un feu très vif éloigne les assaillants du *Robecq* et du *Calonne*. Mais la frégate de trente-six canons reste aux prises avec le *Rohan-Soubise :* pendant deux heures et demie, elle s'acharne contre lui à portée de pistolet. Ducoroy manœuvre pour le secourir et le serrer beaupré sur poupe ; malheureusement il tombe sous le vent de son commandant, et ne lui est pratiquement d'aucune utilité. A cinq heures et demie, le *Rohan-Soubise* a cinq tués et vingt et un blessés ; le lieutenant de Lanture, chef du détachement des soldats, est au nombre des morts. Royer vient de recevoir une terrible blessure : un coup de pierrier qui lui a fracassé le haut de la cuisse. Les voiles, les manœuvres de sa frégate sont délabrées ; l'ennemi, très désemparé, vient en travers du *Robecq* qui n'est guère en meilleur état, et lui envoie quelques volées.

Castagnier a pris le commandement du *Rohan-Soubise:* il signale au *Calonne*, revenu au combat, de forcer de voiles pour s'éloigner. Il a quarante hommes hors de combat, et, suivant les accords antérieurs, passe le commandement en chef à Ducoroy, qui fait le signal de sauve-qui-peut. Castagnier refuse d'abandonner le *Calonne* encore en danger, et l'attend. Un calme survient : les corsaires bordent leurs avirons, faisant les mêmes manœuvres, à peu de distance l'un de

l'autre, et prêts à un deuxième engagement si l'ennemi les serre de trop près.

Vers six heures, trois des frégates anglaises mettent en panne pour attendre la quatrième, si endommagée qu'elle ne peut suivre. A neuf heures, toutes sont hors de vue. Les corsaires rament jusqu'à minuit en faisant fausse route, puis prennent péniblement le chemin du retour.

Le 2, à cinq heures et demie du soir, Royer meurt de sa blessure. Le jour où l'escadre rentre au port (5 mai), on célèbre ses funérailles au son de la cloche Jésus. Il est inhumé au cimetière Saint-Éloi, et le même vicaire, Simon Doens, qui le baptisa trente-quatre ans plus tôt, récite sur sa tombe les dernières prières.

P.-L. Faulconnier composa son épitaphe dans une intention louable :

Sous ce marbre immobile est le brave Royer;
Il a reçu la mort des mains de la Victoire :
Aujourd'hui le cyprès croît auprès du laurier,
Et ne fait qu'ajouter au progrès de sa Gloire.

Il est, et pour jamais, dans le sein du repos;
Mais s'il vécut assez pour maîtriser l'envie
Et mériter la palme et le prix des héros,
Il a vécu trop peu pour servir sa patrie.

Du roi, sa veuve reçut une pension, et du Magistrat 300 livres et un logement « pour la dédommager de la perte de son mari. » (1)

(1) Royer avait épousé le 9 avril 1777 une cousine de Plucket, l'auteur des *Mémoires*, Claire-Félicité Broucke, âgée de vingt ans et née à Dunkerque. Il en eut deux fils. Elle se remaria avec Defraye, qui commandait le détachement des volontaires sur le *Commandant*, devint enseigne de vaisseau, commanda le lougre de l'État le *Courageux*, et vola en l'air dans un combat contre deux navires anglais. Tout l'équipage périt avec le capitaine, à l'exception de trois hommes.

Les Anglais ayant pris les deux cotres, le *Jackall* et l'*Alexandrine*, le résultat de la croisière est désastreux. Une nouvelle société d'armement se forme des débris de l'ancienne, avec Coffyn pour directeur. On vend le *Calonne* pour regréer les deux autres frégates, que le roi continue à prêter. En juin, Castagnier est remplacé dans le commandement du *Rohan-Soubise* par Lhermite, en possession depuis un an de son brevet de lieutenant pour la campagne, et qui s'est fort distingué dans les deux dernières guerres. Ducoroy commande en chef ; il n'a que trente-cinq ans. Il met à la voile le 14 juin : il rentre le 6 août avec un produit net de 262.434 livres de prises et rançons. Les intéressés perdent au total 276.909 liv. 15 s. 3 d., et le centième d'intérêt pris par la Chambre de commerce lui coûte 5.884 liv. 12 s. 8 d. (1).

Tel est pendant cette guerre l'unique effort du gouvernement pour restaurer à Dunkerque l'escadre de course. Il abandonne les corsaires particuliers à leurs seules ressources. Ils font pour le mieux. Bien des noms mériteraient d'être cités, bien des exploits vaudraient d'être narrés. Trosse reçoit une épée du roi et peu après meurt en combattant ; Nicolas Hardouin se

(1) Greffe du Trib. de commerce, *Rapports de guerre*, 1762-1779, 1779-1782 ; *liasses* 00 ; *Reg. d'arrêts*, **1,** f. 19, 37 ; *Reg. secret*, **1,** 25 février 1780. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **43,** f. 26, 89, 159,. **45,** f. 66, 106, **46** f. 77 ; ms. *Diot l'Aîné*, p. 132. — Marquis de Granges de Surgères, *Prises des Corsaires français pendant la guerre de l'Indépendance*, extr. de la *Gazette de France*, pp. 10, 16, 18, 24. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de Corresp.*, **5, 9, 10, 11 ;** *Rôles d'équipages*. — Arch. Nat. *Marine*, B¹ **90** f. 36, **94,** f. 11 ; B³ **674** f. 53, 56, 132, **694** f. 142, 145, **695** f. 32, 113, 116, 146. — Arch. Mar. Dunk., *Etat-Civil*, et **192,** 19 avril 1779, février 1780 ; **37** f. 61. — *Les Muses Dunkerquoises*, II, 297. — P.-E. Plucket, *Mémoires*, Paris, 1843, in-8, p. 39. — Poirier, *Eloge historique de Jean Bart*, Dunkerque, 1807, in-4°, p. j. I, p. 103-106. — Henri Malo, *Les Courses du capitaine J-B.-Ch. Royer*, Dunkerque, 1910, in-8, extr. des *Mém. de la Société Dunkerquoise*, t. 51.

fait tuer en septembre 1781 ; Pierre-Denis Ducasson succombe à ses blessures le 16 septembre 1780. François Cottin ramène quarante prises, cent-dix-sept canons, quatre-cent dix-huit prisonniers ; il reçoit une épée d'honneur, puis le brevet de lieutenant de frégate. Lieutenants de frégate également Pierre-Simon Lhermite, Castagnier, Adrien Delille, Cardon, Figoly, Anguier, ces trois derniers commandant les canonnières du roi ; Anguier reçoit la croix de Saint-Louis le 21 mai 1781, des mains du comte d'Estaing. Castagnier, Louis Lhermite, Pierre Vanstabel posent les premiers jalons de leur gloire future. Vanstabel donne une étonnante preuve de sa fermeté. Le 3 mars 1781, commandant le *Rohan-Soubise*, après une action très vive il oblige le corsaire l'*Amiral-Rodney* (22 canons) à se rendre. Au cours de l'affaire, il reçoit deux balles dans la gorge : il se fait panser sur son banc de quart, et, ne pouvant plus parler, il continue du geste à exciter l'ardeur de son équipage. Le roi lui envoie en même temps une épée et son brevet de lieutenant de frégate pour la campagne (14 septembre), transformé en brevet à demeure le 30 novembre 1782 (1).

Pendant que de Dunkerque cent trente cinq capitaines courent les mers et s'attachent à ruiner le commerce ennemi, on y perçoit l'écho des grands évé-

(1) Le commissaire de la Marine au Ministre, 4 mars 1785 : « Le sieur Vanstabel est un excellent sujet, brave comme l'épée dont le roi l'a honoré... le sieur V., bon marin, ne doit fréquenter que la mer ; il sera propre à tout quand on voudra l'employer, particulièrement à la guerre, pourvu qu'il y ait des coups à donner ou à recevoir... L'opinion publique sur le compte des sieurs Anguier et Vanstabel est à peu près égale, ils sont jugés icy d'une excellente conduite, et ils y jouissent d'une considération distinguée. » Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **11, 12.** — Arch. Nat., *Marine*, B^3 **695** f. 158. — Plucket, *Mémoires*, p. 169. — Kerguelen, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de* 1778 *entre la France et l'Angleterre*, Paris, 1796, in-8, p. 169. — G. Rafin, *Pierre Anguier, loc. cit.*, pp. 70-95.

nements de la guerre : en août 1781, le combat sur le Dogger-Bank des escadres anglaises et hollandaises de Parker et de Zoutmam ; en novembre, les *Te Deum* chantés pour la victoire du comte de Grasse aux Antilles, et celles de Washington et de Rochambeau sur le continent américain. L'année suivante, le glas de la défaite des Saintes (12 avril 1782) émeut profondément la nation. Un mémoire propose l'armement d'une escadre de course de cinq frégates de douze à vingt canons et cinq cent quarante hommes ; une loterie patriotique au capital de 6.000.000 en vingt mille billets de 300 livres pourvoierait à la dépense. Beaumarchais, dont le rôle très actif pendant cette guerre est plutôt mal récompensé, s'enflamme. Il envoie dans les cafés de Paris des hommes qui crient : « Souscription ! » Il adresse une lettre aux Chambres de commerce du royaume pour remplacer les vaisseaux perdus : il s'inscrit pour cent louis en tête de chaque liste. La Chambre de commerce de Bordeaux vote 1.500.000 livres pour un vaisseau de cent dix canons, et 100.000 livres pour les veuves et les estropiés. L'exemple est suivi par divers corps et divers États. Malgré les bénéfices de la course, bien que le chiffre du commerce masqué sous pavillon autrichien ait passé de 838.184 livres en 1778 à 1.753.063 livres en 1781, favorisé encore en 1782 par l'autorisation des ventes simulées, la Chambre de commerce répond par un *non possumus* formel, et se borne à souhaiter que la province de Flandre prenne l'initiative qu'on lui demande (1).

(1) Caron de Beaumarchais à la Chambre de commerce de Dunkerque, 28 mai 1782 : « Au milieu des succès qui nous alloient donner une paix glorieuse, la malheureuse issue du combat de M. de Grasse ne pourroit que retarder cette paix après laquelle nous soupirons tous. Mais il y a

Le 20 janvier 1783, la signature des préliminaires de la paix interrompt la course. Une ordonnance du 4 février, identique à celle de 1748 sur le même objet, règle les termes de validité des captures. La paix devient définitive le 3 septembre, et le *Te Deum* d'actions de grâces est chanté dans la chapelle de l'Arsenal du roi (1).

Le traité de Versailles débarrasse à jamais Dunkerque de la présence d'un commissaire anglais ; il efface cette honte. Le port reprend sa valeur militaire et commerciale. La course a amené en ville une circulation d'espèces « qui y a répandu une aisance dans toutes les classes dont on s'aperçoit par les embellissements journaliers qui s'y font ». Les salaires des charpentiers et calfats ont monté à un taux impossible à maintenir : à la requête des armateurs, un règlement les modère (2).

tant de patriotisme en France que tous les bons sujets du roi doivent se réunir pour réparer promptement la perte de quelques vaisseaux qui nous manquent. Déjà les souscriptions s'établissent en foule dans la capitale pour ce grand objet. Dans la persuasion où je suis, Messieurs, que les villes maritimes ne resteront pas en arrière, je vous prie de vouloir bien me coucher, en ma qualité d'armateur, pour cent louis dans la souscription que je vous invite à ouvrir. Il me semble qu'un vaisseau de ligne offert au roi, et portant le nom de la ville qui lui en a fait l'hommage, ne peut qu'être agréable à Sa Majesté : donnons-lui de nouveau la satisfaction de connoître que si nous avons le bonheur d'avoir un excellent maître, il a le bonheur de régner aussi sur une excellente nation. » — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **45** f. 55, 57. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **12**, où se trouve la réglementation de la navigation masquée.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ **734** f. 392-409 ; B⁴ **188** f. 197, 203. — Greffe Trib. de commerce, *Reg. d'arrêts*, 1783, f. 110. — Arch. Com. Dunk., **353** f. 251. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **13.** — Biblioth. du Ministère de la Marine, *Mémoires divers*, G, **150.** — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **43** f. 26, **45** f. 12, 55, 57, 66, 76, 106. — Loménie, *Beaumarchais et son temps*, II, 211.

(2) Arch. Com. Dunk., **201.** — H.-E. Diot, *Descr. hist. de Dunkerque depuis son origine en* 746 *jusqu'en* 1785, Bibl. Com. Dunk., ms. — A. de Saint-Léger, *La Flandre maritime...*, pp. 336, 337. — Lacour-Gayet, *La marine militaire sous Louis XVI*, pp. 558, 559.

Bien que les navires de commerce anglais aient été plus fortement armés et escortés que jamais, que les croiseurs et corsaires ennemis en nombre aient pourchassé sans trêve les Dunkerquois, privés de l'appui d'une escadre du roi, cependant on compte cent soixante armements et mille deux cents prises et rançons, d'une valeur brute de 65.000.000 de livres environ. A Londres, les primes d'assurances ont monté en septembre 1778 à 42 livres pour cent avec un retour de 15 pour cent. Au mois d'octobre, elles atteignent 52 guinées et demie pour cent pour les navires retour des colonies dans un port du Ponant, et 78 guinées pour cent sur ceux qui font leur retour dans un port de la Manche. « Il n'y a pas de commerce qui puisse supporter de pareilles primes (1). » Parmi les armateurs dunkerquois, les Taverne, les Coppens, les Cailliez, les Salomez, les Carpeau-Demaricourt, les Gamba, les Archdeacon, les Fockedey, les Morel, et d'autres, ont réalisé de gros bénéfices. Par contre, Helley, Louis Roy, Clouct, Debas, Louis Carlier, Jean Torris et Wante, Jaubert, Degravier, sont en faillite. Les cinq premiers avaient des corsaires en armement à la fin de 1782 et au commencement de 1783 : la paix peut les avoir surpris. Le dernier armement de Jean Torris remonte au début de mars 1782 : dès cette époque, ses affaires tournent mal.

La carrière de cet armateur est caractéristique. Il appartient à la race de ces grands hommes d'affaires, les Van de Walle, les Omaer, les Coppens, les Taverne, les Briansiaux, qui spéculaient sur l'échiquier du monde, dont la plupart amassèrent d'énormes for-

(1) Garnault, *Le Commerce rochelais au* XVIII^e *siècle*, V. 184.

tunes, dont quelques-uns se ruinèrent. Jean Torris avait, pendant la paix, attiré de nombreux smoggleurs à Dunkerque ; il se flatte de leur avoir vendu annuellement pour 2 à 3.000.000 de livres d'eaux-de-vie, de thé, de marchandises manufacturées en France. A la déclaration de guerre de 1778, il lui est dû, en Angleterre, Écosse et Irlande, 1.200.000 livres, dont par conséquent il ne peut toucher un sou. Il utilise pour la course quelques-uns de ses fraudeurs, « attachés à la France par leur religion et au suppliant par leurs affaires », dit-il dans une requête, où il se base sur le précédent d'un négociant de Lorient, Foucaud, pour solliciter des lettres de noblesse. Moins heureux que Foucaud et que Briansiaux, il ne les obtient pas. Cependant, en trois ans il a armé et réarmé onze corsaires nécessitant une mise de fonds de 2.200.000 livres, qui ont enlevé à l'ennemi quatre vingt-dix navires valant 6.000.000, et fait cent cinquante-neuf rançons et mille soixante-dix prisonniers (1).

Outre ces corsaires, il arme pour Saint-Domingue et pour les États-Unis. Des événements inattendus, des spéculations malheureuses, des pertes dans certaines maisons où il est intéressé, l'insuccès d'une manufacture de fer-blanc anglais « où il comptait faire laminer le cuivre pour le doublement des vaisseaux du Roy », entraînent et consomment sa ruine. De tempérament frêle et délicat, impotent, chargé d'une femme et d'un enfant, il demande au roi une pension, en considération des sommes élevées qu'il a versées

(1) Ses navires : le *Prince-Noir*, la *Princesse-Noire*, le *Sans-Peur*, le *Calonne*, le *Chardon*, le *Bernardin*, le *Castries*. Ses capitaines : Edward Maccatter, Patrice Dowlin, Luc Ryan, John Kelly, Ménage et Hébert. Ces deux derniers se font prendre coup sur coup. Il a réarmé le *Prince-Noir* à Boulogne et à Cherbourg.

aux Invalides de la Marine. Il meurt prématurément à trente-huit ans, à Gravelines, où on l'inhuma le 25 avril 1787 (1).

A la paix, le roi pousse activement la remise en état de Dunkerque et la création de Cherbourg, dans l'éventualité d'une guerre prochaine : comme lui, tout le monde en France prévoit que l'Angleterre refusera de s'en tenir aux clauses du traité de Versailles. Une lettre de la Chambre de commerce de La Rochelle à celle de Dunkerque (8 janvier 1785) fixe cet état d'esprit de l'opinion : « On sçait le nombre de marins, déjà formés, que la dernière guerre nous a fait perdre ; que sa durée et son opiniâtreté ont forcé de ravir une quantité d'hommes à l'agriculture pour équiper les vaisseaux de Sa Majesté ; que les combats et les accidens de la mer, les maladies et le dégoût d'un service involontaire et lointain en ont moissonné la plus grande partie ; qu'il est de la plus haute conséquence, cependant, de réparer une pareille perte, en s'y prenant de loin, afin de pouvoir soutenir la gloire du pavillon français ; que la conservation des établissements importants que l'État a faits et qu'il possède outremer dépend entièrement du respect porté à ce pavillon ; que c'est durant la paix et en naviguant pour le commerce, surtout pour le long cours, que se contracte

(1) Arch. Nat., *Marine*, F² **72.** — Arch. Com. Dunk., **189, 205.** — Arch de famille, aimablement communiquées par M. Ad. Torris. — M. Eugène Guillaume, *Nord Illustré*, 15 août 1912, cite un armateur qui engagea plus de 70.000 livres en parts d'intérêts dans des corsaires, et doubla son capital. — E. Laffon fut un armateur peu favorisé de la chance : en 1781, son corsaire l'*Escroc* ne fait presque rien, et la *Fortune* rien ; en 1782, il arme l'*Espiègle* pris presque de suite, après avoir fait deux prises aussitôt reprises par l'ennemi ; l'*Escroc* fait une prise et une rançon, et, réarmé, ne fait rien ; l'*Industrie*, en deux croisières, ne fait que des relâches. — Greffe du Trib. de commerce, *liasses* 00.

l'habitude et que s'acquiert l'expérience qui forment les matelots. Tout ce qui tend à ralentir la navigation pour le long cours mérite donc les considérations les plus sérieuses. »

Le 15 mai de la même année 1785, sans doute pour donner aux Parisiens le goût des choses de la mer et l'envie de s'engager sur les corsaires futurs, un navire, le *Dauphin*, de huit canons et de huit espingoles, remontait la Seine et s'amarrait au Pont-Royal. Le capitaine Haudement, de Brest, qui l'avait commandé en course pendant la dernière guerre, l'avait équipé d'un imposant équipage de sept hommes, qui démontaient et remontaient les agrès et les apparaux, et faisaient la démonstration de la manœuvre maritime comme de celle du canon, aux yeux émerveillés des badauds (1).

(1) Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **47**, f. 41. — Bachaumont, *Mémoires secrets*, Londres, 1786, tome XXIX, p. 34.

CHAPITRE V

LA COURSE AU DIX-HUITIÈME SIÈCLE

I

L'ADMINISTRATION

Lorsqu'en 1744, après trente ans de paix, les Dunkerquois recommencent à pratiquer la course, les officiers d'Amirauté semblent quelque peu désorientés. Le public attaque les jugements rendus ; des désordres se produisent lors des engagements ; l'extension donnée au pluntrage par ceux qui en profitent soulève des plaintes acerbes. Le ministre, consulté, renvoie l'Amirauté aux ordonnances et aux règlements de Louis XIV (1), toujours en vigueur, et à l'usage de Dunkerque.

Les plus vieux capitaines, les corsaires survivants des anciennes guerres, convoqués, donnent leur avis qui ne fait pas difficulté au sujet du pluntrage : 1° au capitaine, les hardes, effets, bijoux, etc..., contenus dans le coffre du capitaine pris (2), et les menues

(1) Cf. Henri Malo, *les Corsaires Dunkerquois et Jean-Bart*, II, p. 339, *note*.

(2) Au *Musée de la Marine*, n° 1914, un bel exemplaire de coffre de ce genre, en fer ouvragé, fabrique de Nuremberg, de la fin du xv^e^ siècle. — J. Destrem et Clerc-Rampal, *Catalogue raisonné du Musée de la Marine*, Paris, 1909, in-8, n. 1914.

armes, fusils, pistolets, sabres et marchandises de pacotille trouvés dans sa chambre ; les armateurs peuvent racheter ce pluntrage pour la somme de 1.500 livres ; 2° au second capitaine, les effets qui sont de la profession du pilote ; 3° au chirurgien, le coffre et les instruments de chirurgie ; 4° au charpentier, le coffre et les outils de charpentier de la prise ; 5° aux officiers-mariniers, matelots et mousses, les vivres entamés, les hardes et effets de l'équipage pris (1).

Sur les autres points, le gouvernement royal édicte au cours du siècle une série de mesures plus au moins appropriées aux circonstances, plus ou moins heureuses lorsqu'elles diffèrent de la législation antérieure. Avant de les rendre définitives, le ministre les soumet à l'examen des Amirautés et des Chambres de commerce, qui se concertent. Celle de Rouen demande aux autres leur concours financier pour armer une escadre de course de douze frégates de douze à quatorze canons (1757). Celle du Havre remarque que les encouragements donnés par le roi aux capitaines et aux équipages les inciteront à attaquer les corsaires et navires de guerre ennemis, avec lesquels il n'y a que des coups à gagner : résultat peu favorable aux commerçants, et qui n'engagera pas les capitalistes à placer des fonds dans les armements en course. Pour obvier à cet inconvénient, cette Chambre estime que le roi devrait garantir aux armateurs un bénéfice de dix pour cent en cas de perte du corsaire. Le roi répond qu'il les a avantagés en supprimant le dixième de l'Amiral, et qu'il s'est suffisamment engagé en pro-

(1) Arch. Com. Dunk., 201.

mettant de reprendre après la guerre toute frégate de vingt canons et plus (1).

Le ministre tombe d'accord sur la nécessité de règlements spéciaux pour Dunkerque. Il consulte la Chambre de commerce à chaque guerre, lui demande des mémoires dont il tient compte et dont il étend parfois les vues à d'autres ports. En 1779 et 1781, le maître des requêtes de l'hôtel, Chardon, peu après procureur général des prises, en mission dans les ports, examine la régularité des opérations de course. A Dunkerque, il s'enquiert particulièrement de la situation des pêcheurs, des smoggleurs, et « de l'émigration des habitants de Dunkerque qui a eu lieu à Flessingue et autres lieux ». (2).

Invariablement, le gouvernement veut encourager la course.

Il lui concède d'importants avantages fiscaux. Il suspend, puis supprime définitivement le droit du dixième perçu de tous temps par l'Amiral, et indemnise le titulaire par une rente annuelle de 150.000 livres. En août 1744, les armateurs en course décident de ne plus payer de mortes-paies : les administrateurs de l'hôpital général réclament aussitôt celle jadis payée à la Table des pauvres, et ici le ministre se conforme à l'avis de la Chambre de commerce qui leur donne raison ; mais l'État-major de la place n'a pas le même succès lorsqu'il réclame l'augmentation de ses parts. Comme on prélevait, injustement, le montant des

(1) Mai 1756. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **27** f. 7, 47, 48, 201. — Garnault, *Le Commerce rochelais au* XV^e^ *siècle*, La Rochelle, 1891, 5 vol. in-8, IV, pp. 130, 163.

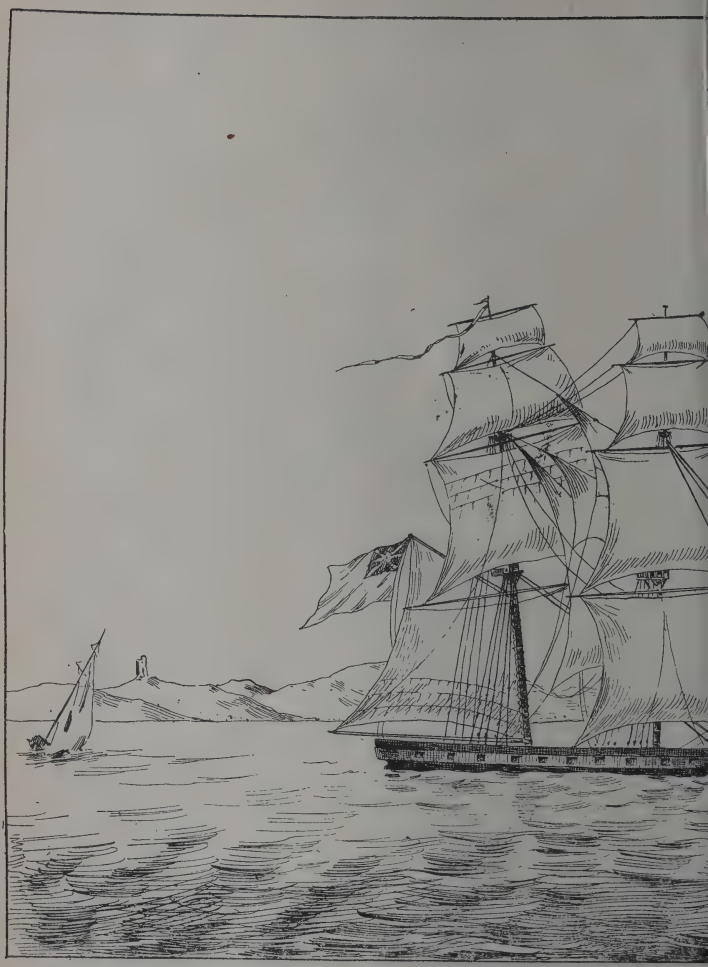
(2) Voir plus haut. — *Mémoire du Roy pour le sieur Chardon, maître des requêtes*, 9 mai 1779, 15 juillet 1781, Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **43** f. 23, **45** f. 72. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* 9. — Arch. Com. Dunk., **201.**

mortes-paies, qui en sont venues à absorber vingt-huit parts sur le tiers des équipages, les armateurs obtiennent qu'elles seront prélevées désormais sur le produit brut des prises, et que l'État-major de la place n'en touchera que proportionnellement aux services qu'il aura rendus (1).

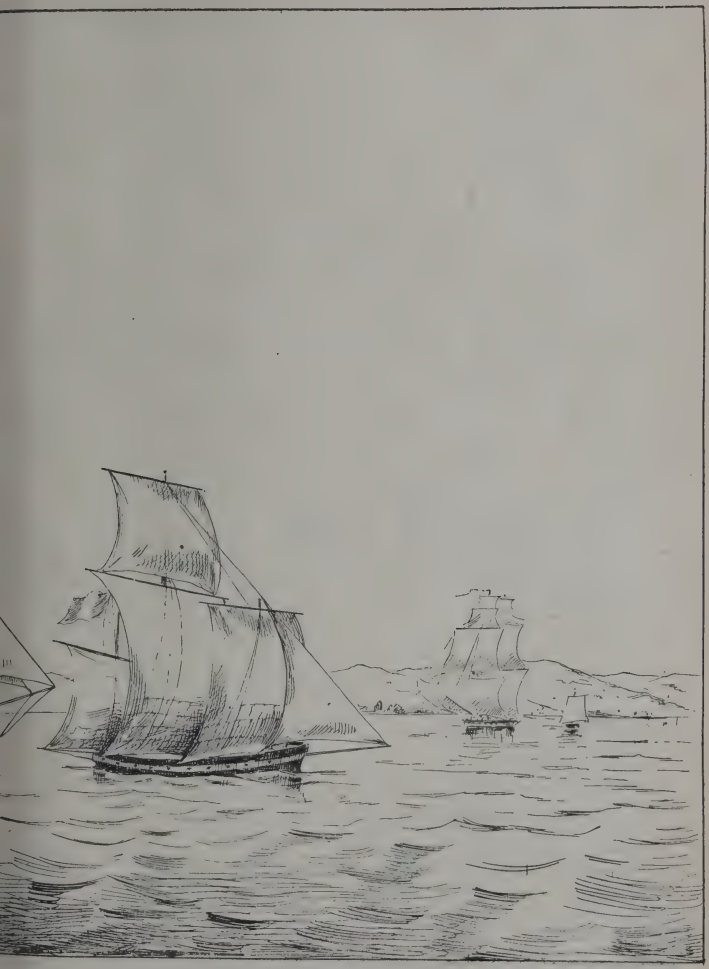
La lutte ancienne persiste entre armateurs et fermiers-généraux. Pendant la guerre de Sept ans, les fermiers obtiennent un droit de 4 deniers pour livre, malgré les protestations de Dunkerque, Calais et Boulogne, mais les armateurs de ces ports s'en font octroyer la dispense pendant la guerre d'Amérique. Un arrêt du 16 mai 1778 fixe les droits sur les sucres bruts provenant des prises ; les fermiers des tabacs ne jouissent que d'un droit de préférence à la vente. Les fermiers qui veulent imposer un droit d'entrée sur les canons de prise essuient un échec d'autant plus à prévoir que le roi accorde une prime sur ces mêmes canons. Les officiers des traites avaient obtenu cinq pour cent sur l'adjudication des fers non ouvrés (novembre 1744) ; à la guerre suivante, un arrêt exempte du droit des traites tous les matériaux nécessaires à la construction et à l'armement des corsaires (15 mars 1757) ; les Anglais interceptant au mépris des traités les neutres qui apportent ces marchandises en France, il faut les demander aux provinces du royaume.

(1) Les armateurs en course qui signent en octobre 1744 sont : Jacques Coppens, Nicolas Gaspard, Joseph Laborde, Pierre Jacques l'aîné, Antoine Tresca, Jacques Remy, André Faulconnier, Jointel, Charles de Linotte. Les mortes-paies étaient, avant les nouvelles mesures : commandant de la place, 5 parts ; lieutenant de roi, 5 ; major, 3 ; aides-major, 5 ; messe, 2 ; Capucins, 1 ; Récollets, 1 ; Carmes, 1 ; Jésuites, 1 ; Minimes, 1 ; les pauvres, 1 ; les esclaves, 1 ; les pauvres Clarisses, 1. — Arch. Nat., *Marine*, B⁴ **421** f. 311. — Arch. Com. Dunk., **202**. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* 9. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **21** f. 8-13. — Arch. de l'Hôpital, *Reg.* **132** f. 87.

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS



PRISE DE L' "ÉGLÉ



"ROYAL-GEORGES"

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Dans l'ensemble, la vente des marchandises de prises est favorisée par les arrêts des 7 août 1744, 15 mars 1757 et 25 janvier 1783, sauf les mesures d'intérêt général : par exemple, les matières d'or et d'argent vont toujours aux hôtels des Monnaies ; les Anglais rachetant la plupart des navires pris, il est interdit de les vendre avec les canons et autres artilleries, ni de faire exporter ces canons par des neutres.

On veille à ce que les armateurs ne soient pas frustrés par les capitaines qui ont une tendance à vendre en haute mer et à vil prix les prises, moyennant « une somme donnée de la main à la main ». Et l'on souhaiterait que les officiers des bureaux de la basse-ville ne perçussent pas les droits excessifs qu'ils ont peu à peu démesurément enflés.

Le droit des 4 deniers pour livre en faveur des Invalides de la Marine est porté à 6 deniers, à titre d'encouragement aux équipages. On en uniformise la perception pour éviter des irrégularités (arrêt du 23 juin 1759), et l'on attribue encore aux Invalides les parts de prises, soldes et intérêts non réclamés par les ayants-droit (1).

A Dunkerque, les plus petits corsaires ayant l'autorisation de sortir, les armateurs peuvent confier ceux de moins de cinquante tonneaux à des officiers-mariniers ou des matelots de choix, sans les faire recevoir capitaines et sans autre formalité (24 mars 1746). Le roi s'engage à prendre à son compte, à la paix, toutes frégates de vingt-quatre canons et plus, qui seront

(1) Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **20, 21, 28, 29, 45, 47.** — Arch. Com. Dunk., **201, 203.** — Greffe du Trib. de Commerce, *Reg. d'arrêts*, **2** f. 114, 135. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **10** ; *Reg. d'arrêts*, f. 13, 31 ; *cart.* **16.** — Arch. Nat., *Marine*, B^4 **97** f. 46.

alors en armement. Il permet aux armateurs des corsaires de plus de quatre-vingt-quinze pieds de quille de se fournir de canons dans ses arsenaux, sous réserve d'une part dans le produit des prises ; si les arsenaux en sont dégarnis, il rembourse les canons achetés par les armateurs, au tarif de 800 livres par canon de douze et 600 livres par canon de six. Deux canonniers examinaient les canons de prise ; sur treize canons jugés bons en avril 1757, on reconnaît ensuite que douze ne valent rien : désormais la visite sera passée par deux officiers d'artillerie (1). Suivant le calibre des canons pris, et selon qu'ils proviennent d'un navire de commerce, d'un corsaire ou d'un vaisseau de guerre, le roi accorde une gratification de 100 à 300 livres. Les prisonniers valent aux capteurs de 30 à 50 livres (15 mai 1756), et la Déclaration du 24 juin 1778 ajoute un quart en sus quand la prise fut faite à l'abordage.

Au début de la guerre de la Succession d'Autriche, le fermier des poudres s'est installé dans un ancien corps de garde, servant auparavant de magasin pour les particuliers. Le roi accorde en compensation l'un

(1) Au cours d'une visite de ce genre, l'insolence de l'armateur Meignot Dallet amène une riposte vive de l'officier d'artillerie Waller. L'armateur se plaint au commissaire de Sorel, mais de façon si peu correcte, que Sorel l'engage à rester chez lui s'il veut éviter les suites d'une rencontre avec Waller. La Chambre de commerce envoie au commissaire une députation, lui déclarer qu'il n'a pas le droit de mettre un négociant aux arrêts. C'est dans son intérêt, répond Sorel, qui dit à Meignot-Dallet au cours d'une réunion officielle : « Je veux bien oublier à la considération de la Chambre de Commerce la façon dont vous m'avez manqué à moi-même hier ; à l'avenir, Monsieur, je vous prie d'être plus circonspect à l'égard des officiers du roi. Il est bon que MM. les négociants sachent qu'ils sont subordonnés aux officiers du roi, et qu'ils dépendent d'eux ; il est vrai que cela semblera dur aux négociants de Dunkerque, mais il est à propos qu'ils s'y accoutument. » Sur son registre, la Chambre mentionne qu'elle refuse d'admettre cette subordination, mais en est réduite à constater que Waller « n'a pas prononcé une sillabe d'excuses ».

des trois souterrains du bastion, à condition qu'on l'évacue s'il en a besoin un jour ; ce local est si humide que les poudres s'y gâtent, et les armateurs demandent un emplacement dans les magasins du roi. A partir du 21 novembre 1781, personne n'est plus autorisé à vendre de la poudre : le roi se réserve d'acheter toute celle qui sera amenée au port, sinon le fermier s'en rendra acquéreur à des prix déterminés.

Les gages des officiers et des hommes, arrêtés à des chiffres fixes, sauf pour les trompettes et joueurs de hautbois, sont versés en trois termes : avant le départ, après la course, au désarmement. Les avances reçoivent une limitation. A Dunkerque, en guise de denier à Dieu, on donne une demi-bouteille de vin lors de l'engagement. Les parts de prises des déserteurs sont attribuées par moitié aux armateurs et aux équipages (24 juin 1778). Afin de ne pas éloigner les étrangers, on se relâche un peu de la sévérité des ordonnances. Les officiers qui se distinguent reçoivent des récompenses spéciales ; pour tous, les campagnes sur des corsaires comptent pour le temps de service nécessaire à l'obtention du grade de capitaine de navire. Si quelque blessure les met hors de service, ils bénéficient de la demi-solde accordée aux gens de mer. Leurs veuves obtiennent quelquefois les pensions promises. Et pour encourager les officiers et équipages de ses propres vaisseaux, le roi leur accorde la totalité des vaisseaux de guerre ennemis qu'ils prendront, et les deux tiers des navires marchands (28 mars 1778) ; par ordonnance du 27 septembre, il leur applique les dispositions favorables de la Déclaration du 14 juin 1778.

Le Conseil des Prises, établi par un règlement du

16 août 1692, fait l'objet d'une série de mesures (1) jusqu'à sa suppression, le 5 janvier 1788. Le Code des prises est entièrement refondu et rédigé en 1782.

Les armateurs se félicitent de la manière dont les officiers d'Amirauté opèrent la liquidation des prises : à la fin de 1748, un mémoire de la Chambre de commerce contient cette phrase : « On est satisfait ici de la régularité et diligence avec lesquelles les officiers de l'Amirauté de cette ville travaillent au fait de l'instruction des prises. » Il semble que la justice d'Amirauté ait fonctionné d'une manière satisfaisante désormais, et que la plupart des anciens frottements aient disparu du côté de l'administration de la Marine et du côté du Magistrat.

Le roi maintient la défense absolue pour les officiers d'Amirauté de s'intéresser directement ni indirectement dans des corsaires, à peine d'interdiction et de 1.500 livres d'amende. Mais considérant la modicité du taux des vacations fixé par le règlement d'août 1673, par rapport à la cherté croissante de la vie, il arrête leurs honoraires sur le pied de deux pour cent de la valeur des prises et rançons (2).

(1) *Règlements* des 9 mars 1695 et 12 mai 1702 ; *Arrêt du Conseil* du 13 août 1707 ; *Règlements* des 3 novembre 1735 et 2 avril 1744. *Déclaration* du 24 juin 1778. — *Le Conseil des Prises sous l'ancien régime*, dans *Nouvelle Revue historique de droit français et étranger*, 1905, pp. 317, 477, 613.

(2) Soit, pour une prise de 20.000 livres, 400 livres, dont moitié au juge, 200 livres ; un sixième au procureur du roi, 66 liv. 13 s. 4 d. ; un tiers au greffier, 133 liv. 6 s. 8 d. Pour des recouvrements exceptionnels, le greffier reçoit 3 deniers pour livre, « en dédommagement de ses dépenses et perte de temps ». Les huissiers sont taxés pour leurs devoirs à bord des prises. Un seul commis du greffe est mis à pied pour inconduite (28 mars 1761). — Arch. Com. Dunk., **201, 202, 203.** — Arch. Mar. Dunk., *Reg. d'arrêts*, f. 19 ; *cart.* **10.** — Greffe du Trib. de commerce, *Reg. d'arrêts*, **2** f. 8 ; *Reg. secret*, **1** f. 100, 127. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **20** f. 180, **21** f. 73-79, **22** f. 43-48, **28** f. 8, 31, 73, **30** f. 18, 27, 177, 179.

La procédure à suivre à la capture et à la liquidation des prises est minutieusement réglée. Elle n'apporte aucun changement à l'usage de Dunkerque pour la répartition des parts entre plusieurs corsaires qui ont fait une prise en commun ; si les corsaires ont agi conjointement avec les vaisseaux du roi, ils bénéficient de dispositions très avantageuses : on ne tient compte pour le partage que du nombre des canons, sans égard à leur calibre, ni à la grandeur des bâtiments, ni à la force des équipages.

Quant aux parts des hommes, on cherche à les soustraire à l'agiotage et avant tout à faire en sorte que les hommes les touchent. Les armateurs doivent justifier qu'ils les leur ont versées, ou au trésorier des Invalides si personne ne les a réclamées (arrêt du Conseil du 6 août 1763).

Toutes ces mesures témoignent de la volonté constante du gouvernement de favoriser et d'encourager la course ; mais elles s'arrêtent au détail, et marquent à la fois une grande bonne volonté et un manque absolu de clairvoyance. Car d'une part le roi inscrit en tête des règlements (1) concernant les neutres ce principe, qu'il « croit devoir faire céder ses intérêts à la foi qu'il doit aux traités », beau principe dont il sera la dupe : les neutres l'assailleront quand même de réclamations, Hollandais, Danois, Suédois, et Russes pour leur compte et celui des Prussiens qu'ils ont pris sous leur protection, tandis que les Anglais observent une conduite diamétralement opposée : de mars

(1) *Règlements* du 21 octobre 1744, qui revient en partie sur les dispositions de ceux de 1694 et 1704, et du 26 juillet 1778. — Arch. Com. Dunk., **201.** — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **21** f. 16, **22** f. 1, **28** f. 45, 47, **43** f. 25. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **14, 17** ; *Reg. de corresp.*, **9, 11.**

à mai 1747, par exemple, ils s'emparent de dix-neuf navires hollandais neutres, dont ils confisquent les marchandises.

D'autre part et surtout, le roi ne donne pas aux corsaires particuliers l'indispensable soutien d'une escadre légère. Une expérience de cent cinquante ans prouvait que c'était là la principale condition du succès. Les ministres de Louis XV et de Louis XVI ou ne la comprirent pas, ou ne parvinrent pas à la réaliser (1).

II

LES ARMATEURS, LES CAPITAINES, LES ÉQUIPAGES

Les actes royaux ont beau tisser de plus en plus serrées les mailles de la réglementation de la course, les abus passent au travers, peu ou prou.

Pour recruter des actionnaires, les armateurs lancent dans le public des polices d'armement de plus en plus alléchantes, mais, même si la course est fructueuse, les actionnaires voient de moins en moins la couleur des intérêts de leurs capitaux, et souvent ne revoient plus les capitaux eux-mêmes. L'armateur porte en compte un prix d'achat très élevé pour le navire, et un prix de revente infime, bien que l'artillerie et le gréement en augmentent alors la valeur. Il réalise

(1) *Règlements, Arrêts du Conseil, Déclarations, Instructions et Lettres* dans Arch. Com. Dunk., **201, 202.** — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp* **14,** 21 février 1784 ; *cart.* **17,** 30 septembre 1760. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **43** f. 107, **46** f. 85 ; — Garnault, *Ch. de commerce de La Rochelle,* IV, 129, 221, V, 176.

ainsi, en plus de sa commission, un bénéfice considérable qui préjudicie aux Invalides de la Marine, aux intéressés, et aux équipages. Nul de ceux-ci ne peut discuter les prix de l'armement. Même si les intéressés y perdent, l'armateur y gagne toujours, et il devient courant que même lorsque le corsaire est de bon rapport, les dépenses d'armement absorbent le produit des croisières. On a beau exiger que l'armateur justifie le prix d'achat des marchandises qu'il fournit, ou que ce prix soit établi à dire d'expert si l'armateur en est propriétaire, la situation ne s'améliore pas.

L'armateur retarde le plus possible le dépôt au greffe de l'Amirauté de ses comptes de liquidations particulières, de relâches et de désarmement ; il ne fournit pas les pièces nécessaires dans les délais prescrits. Les comptes arrêtés, il retarde encore le paiement des parts de prises. Par contre, les polices d'armement obligent les actionnaires à verser les fonds à la première réquisition, et dans certains cas leur interdisent de revendre en tout ou en partie leurs parts d'intérêts.

La prise de l'*Ackerman* par le *Maraudeur* (50 tonneaux, 8 canons, 8 pierriers, 53 hommes), capitaine Tivier-Leclerc, le 8 mars 1759, donne lieu à des procédures qui soulèvent un coin du voile couvrant les agissements des gens d'affaires. La prise valait sept à huit cent mille livres. Le jugement de l'Amirauté de Dunkerque la reconnaît valable, mais il y a, naturellement, appel de la sentence au Conseil des Prises. Pour ne pas courir les risques du litige et des dommages-intérêts qui peuvent s'ensuivre, un actionnaire, Robert Delattre cède à Robert Coppens, pour 300 livres, son cent-vingt-huitième d'intérêt dans le corsaire ; un autre

actionnaire, Emmery, vend aussi son action : mais alors qu'il s'est montré l'un des plus ardents à réclamer la confiscation de l'*Ackerman* avant cette vente, c'est lui, maintenant, qui se porte réclamateur de la prise devant le Conseil ! Les factums adverses expliquent cette contradiction par une forte somme que les Anglais auraient versée à Emmery. Lui-même déclare que si la prise est reconnue valable, sa ruine s'ensuivra, et il invoque en sa faveur cet étrange argument : il est préférable d'enrichir un seul particulier, plutôt que répandre la même somme en menue monnaie sur plusieurs têtes. L'un des plus extraordinaires aventuriers de ce siècle qui en compta de notoires, le comte de Saint-Germain, en mission occulte à Amsterdam pour Mme de Pompadour et au grand déplaisir de Choiseul, glisse dans une de ses lettres à la favorite un paragraphe qui la supplie d'intervenir au jugement : il a, prétend-il, 50.000 écus dans l'*Ackerman*, et jure ses grands dieux que cette prise est parfaitement injuste. Cette seule intervention suffirait à désigner le côté du bon droit.

Les facilités données par le roi pour l'écoulement des marchandises de prises font naître un nouvel abus : des armateurs chargent sous voiles ou en pays étrangers des marchandises anglaises qu'ils importent ensuite comme marchandises de prises. Et quand on voit les détenteurs réguliers de lettres de marque exiger de l'argent des capitaines pour leur confier le corsaire désigné sur la lettre, les capitaines en exiger de leurs subordonnés sous prétexte de leur obtenir des brevets d'officiers ou sous menace de leur retirer ceux déjà accordés, on ne s'étonne pas que des escrocs se prétendent chargés par le gouvernement de

faire des armements et de lever des compagnies de volontaires : ils tirent de l'argent des dupes sous promesse d'actions qui demeurent hypothétiques, ou d'emplois non moins platoniques dans les compagnies. Tout le monde ne sait pas qu'à moins d'une autorisation écrite du roi, il est interdit à quiconque de lever des volontaires, et de les doter d'un uniforme (1).

*

Sous ce titre : *Instruction pour les capitaines et les officiers de vaisseaux armés en course sur les ennemis de l'État*, le lieutenant-général de l'Amirauté de Dunkerque a fait imprimer une petite brochure à couverture bleue, rappelant exactement nos modernes « théories ». Le texte comprend les articles 13, 15 et 16 du règlement du 25 novembre 1693 toujours en vigueur, et un commentaire en quatorze articles. L'Amirauté en munit les capitaines et les officiers-majors. Au départ et en cours de route, l'écrivain lit à l'équipage rassemblé les articles visant spécialement les hommes.

L'article 13 punit de mort les séditieux, ceux qui font faire de l'eau au navire, ceux qui gâtent le pain ou répandent les boissons. Quiconque coupe les câbles, s'empare du gouvernail et force le capitaine à rentrer avant la fin de l'engagement, reçoit le fouet et restitue les avances, à quoi tout l'équipage est tenu solidaire-

(1) Arch. Mar. Dunk., *Reg. de Corresp.*, **11**, 17 avril 1781. — Arch. Com. Dunk., **201, 203, 205.** — Greffe du Trib. de commerce, *Reg. d'arrêts*, **2** f. 16, 70 ; *Reg. secret*, **1** f. 87. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.* **43** f. 118. — Arch. Nat., *Marine*, B³ **547** f. 28 et seq. — Alfred Marquiset, *Saint-Germain l'aventurier*, dans *Feuilles d'Histoire*, 1er juin 1913, p. 502.

ment. Le bris des caisses, le pillage sur les prises entraînent la perte des avances, et le carcan. Les formalités à l'amarinage des prises, les rançons, les dispositions à l'égard des prisonniers sont rappelées dans le plus grand détail. Les capitaines doivent embarquer à leur bord les armes et munitions des navires rançonnés. S'ils ont conclu avec le capitaine pris un forfait pour le paiement en argent du pluntrage, ils restitueront au double de sa valeur le moindre objet détourné. La conduite à tenir pour prévenir ou réprimer les séditions est indiquée. Un article rapelle l'obligation de tirer le coup de semonce sous pavillon national (1).

Les capitaines encourent très rarement les pénalités prévues. Fort peu sont privés de leur commandement, ou suspendus pour un temps généralement très court. On ne se montre pas sévère pour eux s'ils emploient des menaces envers les pilotes qui refusent leurs services ou les taxent à un prix abusif : les pilotes mettent en jeu l'existence du navire. L'officier le plus exposé à la tentation est celui qui visite les neutres et les prises : s'il oblige, le pistolet à la main, le capitaine pris à signer un papier reconnaissant que nul ne lui déroba le moindre objet, cette violence se prouve difficilement. Le seul capitaine de Dunkerque marqué d'un fer chaud par le bourreau pour détournements et changement de nom de son navire, n'a jamais commandé en course, mais seulement au commerce. Les dénonciations anonymes qui signalent des pillages, actes de vengeance le plus souvent, ne disent pas toujours vrai : Pierre Vanstabel, ainsi accusé, se jus-

(1) Arch. Com. Dunk., 202.

tifia sans peine. Ces traits n'auraient d'ailleurs rien de particulier à Dunkerque ni à la France, et Plucket raconte avec verve la visite d'un navire marchand qu'il montait, par des officiers anglais qui en emportèrent de « palpables souvenirs » (1).

Nouveauté inattendue : la littérature et la sensibilité à la mode se frayent un chemin jusqu'au cœur des corsaires. On a vu Royer réclamant de l'Amirauté, en faveur de ses prisonnières, les égards dus « au sexe ». Le chevalier de La Laune, commandant l'un des cotres du roi, se rend maître d'un paquebot où la duchesse de Leicester a pris passage : pour le remercier des prévenances dont il l'entoura, la duchesse lui adresse, par l'intermédiaire du commissaire d'Anglemont, une épée d'acier d'Angleterre. Le pathos révolutionnaire s'annonce dans un passage d'un rapport de Maccatter ; il eut deux officiers tués dans un combat contre un vaisseau fortement armé dont il s'empara, et dépose : « Il fit appeler tout le monde sur le pont pour assister aux funérailles des sieurs J. Haynes et J. Daley... Après avoir mis le pavillon en berne et tiré vingt et un coups de canon, il les fit commettre aux flots de la mer, après avoir par le rapport de ces instruments terribles de la mort autant que par leurs larmes, témoigné la douleur de perdre deux si braves officiers universellement chéris et regrettés de tout l'équipage ».

Et que penser de ce sauvetage émouvant opéré par Christophe Codner : « Il vit des débris de navire flotter,

(1) Greffe du Trib. de Commerce, *Reg. d'arrêts*, **1** f. 116, 124, 137 ; *Rapports de Guerre*, 1779-1782, f. 1, 213, 218 ; *liasses*, 1778-1782. — Arch. Com. Dunk., **189, 212** f. 8. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* 16 ; *Reg. de corresp.*, 9. — P.-E. Plucket, *Mémoires*, pp. 29, 33, 44.

sur quoi et pour estre prest à rendre service à l'humanité en cas qu'il eust découvert quelqu'un flottant sur iceux, il fit mettre son canot à la mer, et sur les six heures du matin il sauva un baril de poorter que son équipage consomma, après que la bonde avoit sauté ».

Cette maladie du siècle n'atteint pas les Anglais. Ceux qui entrent dans la caïche le *Printemps*, après l'avoir criblée de boulets, y trouvent un mousse dangereusement blessé et hurlant de douleur : ils le jettent par-dessus bord (21 avril 1780 (1).

Une transformation d'un autre ordre s'opère parmi les officiers : le roi leur accorde plus facilement que par le passé des brevets de capitaine de flûte, de lieutenant de frégate ou de sous-lieutenant de vaisseau, mais il s'en tient là. Au lieu de les assimiler comme Louis XIV aux officiers de ses vaisseaux, il en fait un corps à part, qu'il dote d'un uniforme spécial ; encore ne peuvent-ils le porter que pendant la campagne si leur brevet ne va pas au delà. Ce système déplorable, auquel Choiseul se montre délibérément hostile, donne, on l'a vu, les pires résultats, aussi bien socialement qu'au point de vue du succès des armes du roi.

Un mémoire anonyme (1780) s'exprime à ce sujet en un style peu châtié, mais reflète exactement l'opinion publique : « Que le ministre du roi ne soit pas dans les fers de la Marine royale ! Qu'il ne craigne pas de lui déplaire et de faire quelque chose sans son attache ! Nos officiers sont pleins de valeur et d'au-

(1) Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.* **9.** – — Bib. Nat., ms. n. acq. fr. **10. 577** f. 72. — Greffe du Trib. de commerce, *Rapports de Guerre*, 1779-1782, f. 63, 166.

dace, ils en ont donné mille preuves depuis le commencement des hostilités, mais la plupart ne sont pas des hommes de mer. Qu'on s'en rapporte à eux-mêmes. Les grands hommes de mer sont très rares. Louis XIV les recherchoit et les prenoit dans tous les états. Que n'ont pas fait les Duquesne, les Barth, les Forbin, les Duguay-Trouin, etc...? Nous avons refusé la commission de capitaine de vaisseau à M. Fabre : il s'est retiré. Pourquoy ne chercherions-nous pas les Cottin, les Royer, et ceux qui comme eux se distinguent journellement dans la course? Allons au-devant de ces hommes comme Paul Jones ; cherchons-les dans toutes les nations : nous avons appelé à notre service de terre les Lowendall, les Wurmser, les Luckner. Pourquoy ne s'en trouve-t-il pas dans notre Marine?... Au lieu de cela, nous cédons à l'intrigue et aux sollicitations(1). » Le mérite n'est plus reconnu, ni la valeur exactement récompensée. Et l'on se demande en effet quelle préparation recevaient les futurs officiers du roi, lorsqu'on voit le ministre envoyer les gardes de la Marine et du pavillon sur les navires marchands et sur les corsaires, pour leur procurer « l'occasion de naviguer » (2).

*

En temps de paix, on n'emprisonne pas, par mesure d'économie, les matelots dégradés qui courent

(1) Arch. Nat. *Marine*, B¹ **93** f. 315.
(2) Arch. Mar. Dunk., *cart.* **18** ; *Reg. de corresp.*, **11**, 23 décembre 1761. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **31** f. 78.

le pays ; des vagabonds s'y joignent, qui évitent soigneusement toute occasion de s'embarquer. Sitôt la guerre ouverte, l'habituel peuple de chercheurs d'aventures s'installe à Dunkerque : en vain l'impératrice Marie-Thérèse rappelle ses sujets flamands engagés sur les corsaires, en vain le roi de Danemark et le roi d'Espagne réclament-ils les leurs. Le roi de France lui-même ne peut empêcher ses soldats cantonnés le long de la côte de déserter pour en faire autant. Et c'est sur les corsaires qu'il tâche de découvrir des bandits de marque, comme ce Talbot, chef d'une bande de brigands qui longtemps pilla et désola la région de Saintes, et qui s'est évadé de prison (1781).

Les levées cependant restent difficiles pour les vaisseaux du roi, et, au début des guerres, pour les corsaires. Le *Soleil* (18 canons), le plus gros vaisseau du port, ne peut partir faute d'équipage (mai 1744), tandis que les pêcheurs de Boulogne préfèrent mendier et ne rien faire plutôt que s'embarquer. Pour se procurer des hommes, les armateurs augmentent les avances dans la proportion de trente-cinq à quarante pour cent pendant la Guerre de la Succession d'Autriche : on n'osera les limiter qu'en 1780, non plus que le nombre des officiers-mariniers (1). Mais en 1781, il faut doubler la paie pour équiper deux cotres du roi, arrêter les hommes qui se présentent pour s'engager sur les navires de commerce ou les corsaires, et les prisonniers qui rentrent après échange. Le Magistrat proteste en faveur de ses privilèges lorsque des capi-

(1) *Arrêt du Conseil* du 16 janvier 1780 : de 300 livres par mois aux capitaines à 30 livres aux mousses.

taines sont d'autorité envoyés à Brest pour servir comme seconds pilotes : on lui répond que ses privilèges portent sur les marins, et non sur les capitaines. Et en vérité le roi ne touche pas aux matelots flamands et étrangers ; il est donc fondé à punir de prison six capitaines de corsaires qui ont engagé des inscrits maritimes, et à mettre en cause la responsabilité des armateurs et des intéressés.

Engagement ne veut pas dire embarquement : les désertions se multiplient. Les autorités maritimes n'osent appliquer les ordonnances, crainte d'éloigner définitivement les déserteurs, et chaque guerre donne au roi l'occasion de les amnistier, pour les inciter à revenir. Ils s'y décident assez volontiers, comme les mutins qui ne se révoltent le plus souvent que pour abréger les croisières, ou éviter quelque vaisseau de guerre ennemi (1).

Le caractère fruste des gens de mer, et l'ivresse, provoquent à bord des scènes de violence où parfois le sang coule. Voici une histoire typique : J.-B. Pierre, désœuvré sur le pavé de Paris, a suivi l'exemple de plusieurs camarades qui s'embarquent, « flatté d'ailleurs par l'espérance de pouvoir s'avancer dans la Marine et de plusieurs autres récompenses du Roy ». Volontaire d'honneur sur l'*Amaranthe*, puis congédié, il passe sur le *Machault* de Mathieu Dumont, qui attend à Flessingue, en juillet 1757, l'arrivée d'une prise. Un jour, à terre, ses officiers composent « une

(1) Arch. Nat., *Marine*, B¹ **40**, f. 262 ; B³ **421** f. 202, **427** f. 9, 138. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **9-17** ; *Reg. de corresp.*, **10, 11** ; *Reg. d'arrêts*, (classes) f. 2, 15, 22, 27, 30. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **14** f. 155, **42** f. 42-77, **44** f. 53, **45** f. 36-43. — Greffe du Trib. de commerce, *liasse*, janvier 1778. — Arch. Com. Dunk., **190.** — *Placcaet Boek*, Gand, 1763, 13 juillet et 29 décembre 1744, 8 février 1745.

forte boisson anglaise » que l'habitude leur permet de supporter, et lui en font boire deux coups. Elle lui monte à la tête ; jusqu'au soir il ne sait ce qu'il fait. Dans la chaloupe qui le mène au navire, il assène des coups de sabre sur le plat-bord. Arrivé au *Machault*, il menace ses camarades. On se moque de lui. Le maître d'équipage, Cornil Bocquet, qui fume sa pipe accoté au grand mât, veut le calmer : d'un coup de sabre, Pierre fait sauter la pipe ; il cherche à atteindre un homme, qui pare avec une pelle. On essaie doucement de le désarmer, mais on n'y arrive que par la force. Il descend dans la chambre, remonte sur le gaillard d'arrière armé d'un sabre à deux tranchants, et recommence son tapage. Les autres s'énervent ; le maître d'équipage prêche le calme : le volontaire, furieux, lui plante son sabre dans le ventre (1). Descendu dans la chambre pour être pansé, étendu sur une table, le blessé succombe. Quatre fusiliers arrêtent le meurtrier. Dégrisé, Pierre dans sa prison déclare n'avoir jamais reçu de sa victime que des honnêtetés, alors que les autres le maltraitaient. Il n'attend pas l'heure du jugement, et s'évade.

Les dispositions anciennes qui protègent contre les

(1) Examen chirurgical : « Raport du chirurgie du cadave du nomée Boqu(e)t. Raportée par moy, chirurgiens sur le navire nommée le Machaux an vertu de l'ordre que ma donné Monsieur de Lorgerie major de la marine. Je me suis transportée sur le port à un cabaret ou pan pour ansaigne la Canette à l'effet de faire louverture du cadavre du nomée Cornille Boquet maitre d'équipage qui y est décédé à cosse d'un coup de sabbre qu'il a reçu à la partie moyenne de la région épigastric gauche penetrant dans la capacité du bas vantre avec issue de lépiploon après avoir levé les muscle et le peritoine jé trouvé lépiploon anflamé et une division à la partie moyenne des tégumans de la largeur d'un demi pousse avec épanchement dans le vantre de sang et de chille ce que jestime luy avoir causé la mort. An foy de quoy jay donné le presant raport pour servir et valoir ce que de raison. » S. *Maillefert.*

matelots eux-mêmes leurs parts et leurs gages sont confirmées et renouvelées (1).

Les préambules des cartels pour l'échange des prisonniers prodiguent les déclarations humanitaires et philosophiques ; des tables d'avitaillement dressent soigneusement les menus de la prison. En pratique, les malheureux n'en profitent guère. Des rapports d'officiers confirment les détails contés par Plucket sur leur condition misérable en Angleterre. Les geôliers s'adjugent une partie de la nourriture qui leur est due, ne souffrent pas les achats au dehors, et ne leur vendent rien qu'à des prix excessifs. Beaucoup périssent par suite de la mauvaise qualité des vivres. Ils rentrent si dénués de vêtements que le commissaire de la Marine leur en fournit. Le Magistrat s'émeut, fait des collectes à leur intention, sollicite l'aide de l'intendant car les fonds disponibles lui manquent. Des évadés passent le détroit sur de simples barques ; la Chambre de commerce insiste pour qu'on ne rende pas ceux qui ont rompu leur ban : la course en a besoin, et si les pauvres diables sont repris, « les Anglois les maltraitent assés ». Le roi refuse toujours de reconnaître comme prisonniers légitimes et d'échanger les hommes que les Anglais lui avaient pris avant la déclaration de guerre de 1757.

A Dunkerque, on répare la prison « tant il estoit dangereux à tous égards de s'en servir ». Les prisonniers s'entassent dans trois petites chambres ; on loue une maison particulière pour dégager la prison, et on évacue une partie des captifs sur Calais. Les femmes

(1) Arch. Com. Dunk., **189** f. 1, **202**, **211**. — Arch. Mar. Dunk., *Reg. de corresp.*, **9** ; *Reg. d'arrêts*, f. 130, 12 juin 1781. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **42** f 99, **44** f. 23.

logent dans des maisons bourgeoises. Les capitaines et officiers-majors sont gardés dans des villes de l'intérieur, et pendant la guerre de Sept ans on ne relâche pas les capitaines corsaires. Les neutres reçoivent la liberté dès qu'ils s'engagent sur les vaisseaux du roi ou sur les corsaires.

En mer, les capitaines surchargés de prisonniers s'en débarrassent sur des neutres, ou les débarquent à l'étranger après leur avoir fait signer des billets de reconnaissance pour libérer un nombre égal de Français prisonniers : billets trop souvent assimilables à celui dont La Châtre était nanti. Sauf en cas de nécessité absolue, le roi interdit ces procédés qui nuisent à sa marine.

Les interdictions répétées de rançonner, les amendes et les pénalités contre les armateurs et les capitaines coupables ne produisent aucun effet ; et les autorisations exceptionnelles se multiplient et s'étendent tellement qu'il ne reste rien des interdictions. « Le premier soin qu'un armateur prend est de recommander à son capitaine de s'emparer de tout ce qu'il trouve, d'éviter l'occasion de se battre, de ne pas consommer son temps en relâches dispendieuses, etc. Le capitaine a le même intérêt que l'armateur : il arrête un navire, l'ennemi exhibe ses papiers qui sont souvent des connaissements falsifiés ; sommé de donner une somme de..... pour la rançon, il marchande, offre le sixième de la valeur de son chargement (Bachelier, commandant le *Prince-de-Robecq*, refuse 10.000 livres d'un capitaine anglais : la prise produit plus de 280.000 livres). Le capitaine accepte l'offre, convient du temps dans lequel l'ennemi devra atteindre sa destination, fait le difficile sur ce terme ; pour l'adoucir on lui

glisse des présents et de l'argent. » Les rançons n'affaiblissent guère l'ennemi, et les Anglais ont découvert un moyen infaillible de ne pas les payer : ils laissent l'otage en prison ; comme l'armateur en supporte les frais, l'otage finit par être renvoyé. Le syndic de la faillite de Louis Roy demande le 8 février 1788 l'élargissement de l'otage d'une rançon de 100 guinées faite en juin 1782 : cet otage absorbe le peu qui reste à l'actif de la faillite (1).

Pendant ces guerres du dix-huitième siècle, la situation des pêcheurs demeure incertaine. Le gouververnement français engage à plusieurs reprises, sans succès, des négociations en faveur de la liberté réciproque de la pêche, qui lui serait avantageuse. Si les grands corsaires anglais paient un bon prix le poisson qu'ils demandent aux pêcheurs rencontrés en mer, les petits corsaires, surtout ceux de Douvres, les arrêtent. En France, on use de bons procédés pour adoucir l'ennemi : Jean Torris est félicité pour avoir renvoyé sans exiger de rançon l'otage d'un pêcheur anglais ramené par son navire la *Princesse-Noire*. Une barque anglaise s'échoue à la côte : les pêcheurs de Dunkerque sauvent les sept hommes de l'équipage, les nourrissent, et rachètent la barque pour la leur rendre ; réciproquement, un petit corsaire anglais ayant pris trois pêcheurs dunkerquois, le commissaire

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ **421** 6 f. 211-230, 298, 327, **429** f. 21, 96, **440** f. 294, **547** f. 7, **695** f. 153 ; B⁴ **97** f. 184-189, **188** f. 68 ; C⁴ **283** f. 178 ; F² **71, 72.** — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **9, 10, 14, 17-19.** *Reg. de corresp.*, **1, 8, 9 ;** *Reg. d'arrêts* (classes), f. 120 ; *Rapports de guerre*, **1744,** f. 100. — Arch. Com. Dunk., **37** f. 113 ; **192, 202, 203 ; 312,** XII, 124. — Greffe du Trib. de Commerce, *Rapports de Guerre*, 1779-1782, 1782-1783 ; *Reg. d'arrêts*, **1779,** f. 70. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **27** f. 165, **28** f. 49, **31** f. 103, **44** f. 1, **45** f. 108, **47** f. 13. — Bib. Nat., ms. *n. acq. fr.*, **10.577** f. 73.

des échanges les renvoie indemnes. Mais l'irrégularité de traitement est constante, malgré la belle lettre de Louis XVI à l'Amiral de France (5 juin 1779). La Chambre de commerce ne s'illusionne pas moins : sous Louis XIV, on dotait les barques de pêche d'un éperon, et on les armait en course ; la Chambre estime plus avantageux qu'elles se livrent à leur industrie, et demande l'abandon de ce procédé. Mais la navigation masquée sous pavillon autrichien tranche la difficulté : soixante-dix pêcheurs en profitent en 1778, quatre-vingt-dix en 1782.

Dernier trait à ce tableau de la vie maritime à Dunkerque à cette époque : l'espionnage est parfaitement organisé des deux côtés. Les espions le plus grassement payés sont à Versailles, dans l'entourage du roi ; les smoggleurs opèrent activement de leur côté ; de plus, les Anglais réfugiés à Dunkerque subissent l'étroite surveillance de traîtres, dont l'un est démasqué par le maréchal de Castries. Choiseul donne (octobre 1764) l'ordre d'arrêter « deux particuliers allemands que l'on croit prussiens » qui visitent les ports de France après un séjour à Paris où ils ont étudié les fabriques et les manufactures. En décembre 1759, peu après le départ de Thurot, une lettre de Cobentzel, interceptée, apprend qu'à Dunkerque un commissaire anglo-prussien s'est installé ; il régale chaque semaine un groupe de sept à huit officiers, surtout ceux qui reviennent de la Cour ou de l'armée, leur verse le vin « à profusion » et leur fait sabler copieusement le champagne. On sait déjà par Casanova combien il était facile de faire jaser les officiers du roi. On arrête fréquemment des individus suspects, venus d'Angleterre soit par la Hollande, soit direc-

tement sur une barque, et qui se donnent pour des prisonniers français évadés. Enfin il arrive qu'à bord des prises on fasse des découvertes curieuses : telle, en octobre 1745, celle d'un paquet de lettres émanant d'un juif prussien nommé Jacob Bacharach, qui, ayant su la mise à prix de la tête du Prétendant Charles-Édouard, s'efforçait à le trahir par le moyen de son frère installé auprès du Prétendant, ou à soutirer de l'argent du roi d'Angleterre, on ne put le déterminer au juste. Quoi qu'il en soit, ce juif prussien, installé à Paris, fut relégué hors du royaume ; son domestique, également Prussien, passa huit mois à la Bastille, et quatre femmes, un limonadier et un fruitier, connurent également, mais pendant peu de temps, les charmes de la vieille prison d'État.

Quant à la manière de procéder des ministres de Louis XV, qui dépensent des sommes élevées pour ce chapitre de l'espionnage, les *Notes concernant le Mémoire envoyé d'Amsterdam par une personne qui offre de retourner à Londres et d'y entretenir correspondance avec Paris*, et le *Mémoire pour le ministre anglican qui se charge de correspondre sur les affaires d'Angleterre*, fournissent des renseignements détaillés sur les modes de correspondance et les instructions données aux espions. (1)

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ **451** f. 35-42, **715** f. 64. — Arch. Mar. Dunk., *cart.* **9, 10, 14, 16, 17** ; *Reg. de corresp.*, **2, 9, 12** ; *Reg. d'arrêts* (classes) f. 96. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **20** f. 160-177, **21** f. 2, 25, **22** f. 36, **28** f. 50, **43** f. 82, **44** f. 5-47, 140. — Arch. Com. Dunk., **201, 203.** — Bib. Nat., ms. *nouv. acq. franç.*, **9411** f. 177, 260. — A. de Saint-Léger, *La Flandre maritime...*, p. 376. — Arch. Préfecture de Police, Aa **7**, p. 495.

CHAPITRE V

LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE

(1789-1815)

I

LES INSTITUTIONS NOUVELLES

Grâce aux bénéfices de la course, à l'extension donnée au commerce par le traité de 1786 avec l'Angleterre, la situation économique de Dunkerque est florissante, à la veille de la Révolution. Grâce à sa franchise, aux privilèges dont jouissent ses gens de mer, la population maritime vient de s'augmenter de nouveaux éléments : une colonie de baleiniers américains venus de Nantucket (1786), et d'autre part un certain nombre de « patriotes hollandais » (1788). En 1789, la population atteint 29.000 habitants, le mouvement du port 1499 entrées, dont 647 navires français et 852 étrangers, quelques-uns de quatre cents tonneaux. On arme un minimum de trente navires pour les îles d'Amérique, neuf pour Bourbon et l'Ile-de-France, cinq pour la traite des nègres, quatre-vingt-dix pour la pêche de la morue

à Islande et à Terre-Neuve, soixante-dix pour la pêche du hareng, une cinquantaine pour la pêche du poisson frais, et au moins vingt-quatre baleiniers.

Le 24 mars 1789, les représentants du Tiers-État se réunissent à l'Hôtel de Ville pour rédiger leur cahier de doléances ; ils sont soixante-seize, dont trois pour la marine : Leys, l'un des trois conseillers d'Amirauté, — les deux autres, Bernard et Laurent Coppens, sont membres de la noblesse, — et deux capitaines, Nicolas Delille et Antoine Figoly. Leys et Delille se retrouvent au nombre des vingt-quatre élus qui portent à l'assemblée de Bailleul le cahier de Dunkerque, après que le Magistrat a détruit les cahiers particuliers des corporations qui critiquaient sa gestion. L'assemblée de Bailleul, réunie le 10 avril, rédige le cahier général de la province, et délègue quatre députés aux États-Généraux : aucun n'est pris parmi les représentants de Dunkerque.

En matière maritime, les cahiers demandent en première ligne le maintien de la franchise de Dunkerque, l'exclusion des étrangers de la navigation de France en France et du commandement des navires, le monopole pour les Français du commerce avec les colonies, l'établissement de conditions très rigoureuses pour la francisation des navires, l'unique affectation au soulagement des marins du produit de la caisse des Invalides de la Marine (1).

Vivement attaquée par Bergues, Gravelines et Calais, la franchise de Dunkerque succombe ; ses ma-

(1) Art. 26, 27, 33 du cahier de Dunkerque, art. 9-15 du cahier de la Flandre maritime.

telots « étrangers » sont assujettis aux classes (1).

L'existence même de la course subit de graves menaces ; les idées de Franklin, non pas celles de ses dépêches à son gouvernement, mais celles diamétralement opposées qu'il propage sous le couvert de la philosophie, ont fait leur chemin : « L'usage des corsaires doit sans doute son origine à ces temps d'anachie (*sic*) et d'horreur où les hommes sans freins, sans loix, et presque sans gouvernement, s'entredétruisoient les uns les autres comme des bêtes féroces, » écrit M. Versel, de Nîmes, qui éprouve le besoin de renseigner le ministre de la Marine. Kerguelen commence par déclarer : « J'ai dit et ne cesserai de le dire, que l'on ne fera jamais bien la guerre aux nations maritimes coalisées qu'en détruisant leur commerce. » Après quoi, sans souci de la contradiction, il émet des *Réflexions philosophiques :* « J'annonce à l'Europe un jour éclairée sur ses intérêts par le génie de l'humanité, qu'un temps viendra où l'on aura la guerre sur mer sans que le commerce soit troublé, et que nous devrons encore cette grâce à la philosophie, fille de la nature, qui lie et éclaire les humains, qui ne travaille qu'à les rendre meilleurs et plus heureux, et qui n'est occupée qu'à les guérir des erreurs et des vices qui font leurs calamités. »

A la Législative, au cours de la séance du 30-31 mai

(1) Arch. Nat., *Marine*, B[1] **102** f. 176. — *Mémoire sur les moyens à employer pour faire participer Dunkerque aux avantages du traité de commerce avec l'Angleterre, sans toucher à ses franchises et privilèges*, Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **47, 49,** f. 29, **50** f. 44, *Mémoire de Calais à la Constituante*, f. 95, *Mémoire sur les privilèges des marins dunkerquois et étrangers ;* ms. *Diot l'aîné*, p. 290. — A. de Saint-Léger et Ph. Sagnac, *Les Cahiers de la Flandre maritime en* 1789, 3 vol. in-8, Dunkerque, 1906-1910, introduction et art. cités. — E. Mancel, *l'Arsenal de la Marine...*, p. 289. — *Almanach de Drouillard*, 1792. — L. Lemaire, *Les Jacobins à Dunkerque, histoire d'un Club* (1790-1795), Dunkerque, 1913, in-8, pp. 8-9.

1792, Kersaint, ignorant les idées de Franklin homme d'État, s'appuie sur celles de Franklin philosophe, et propose la suppression de la course. Emmery, député de Dunkerque, intervient dans la discussion : « Je suis d'une ville qui a fait le plus d'armements de ce genre ; je vous assure que les mille ou douze cents corsaires qu'elle a armés dans la dernière guerre ont fait plus de mal à l'Angleterre que la marine royale des deux maisons de Bourbon réunies. Cependant cette ville ne veut point la continuation de ce genre d'armements. » Emmery sera jusqu'en 1815 l'un des plus actifs armateurs en course.

L'Assemblée se contente d'engager le pouvoir exécutif à négocier la suppression de la course avec les puissances (30 mai 1793), et, le 31 janvier 1793, la Convention, sur l'initiative de Brissot, vote le décret qui permet aux citoyens français d'armer en course (1).

L'Amirauté sombre dans la tourmente. Sa justice gênait les négociants et armateurs. Ils trouvent plus expédient d'être eux-mêmes leurs propres juges. Le procureur Laurent Coppens publie un mémoire (1791) où il remet les choses à leur véritable plan : il soulève des protestations furieuses (2). Quant aux marins, ils s'imaginent bonnement qu'une fois délivrés de l'Amirauté, ils toucheront leurs parts sitôt les prises faites. La loi du 22 septembre 1792 supprime les tribunaux d'Amirauté et transfère aux Tribunaux de commerce la

(1) *Mémoire sur l'usage des corsaires très nuisibles à la France*, par M. Versel, de Nîmes (1780), Bibl. du Ministère de la Marine, G **144**. — Y.-J. de Kerguelen, *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de* 1778 *entre la France et l'Angleterre*, Paris, 1796, in-18, pp. 22, 25. — N. Gallois, *Les Corsaires français sous la République et l'Empire*, Paris, 1847, 2 vol. in-8, I, 3-5.

(2) Une lettre anonyme, qui lui est adressée, est également imprimée. Elle pourrait bien être de lui.

plupart de leurs attributions. Le 7 novembre suivant, la municipalité installe solennellement le Tribunal de commerce du district de Bergues dans l'hôtel de la ci-devant Amirauté (1).

A partir de ce moment, les lois, les décrets, les arrêtés, les circulaires ministérielles, se suivent précipitamment, au fur et à mesure des besoins immédiats, ne parant à un abus que pour en faire naître un nouveau ; le législateur, conscient des lacunes que comportent ses textes de lois, renvoie, pour les cas non prévus par lui, à l'ordonnance de 1681 et à la déclaration de 1778, sans songer que cette application de lois anciennes à une organisation nouvelle ne peut qu'augmenter la confusion.

La délivrance des lettres de marque est confiée aux administrateurs des Directoires de district par la loi du 31 janvier 1793, qui interdit l'enrôlement sur les corsaires de plus d'un sixième de matelots classés. Le jugement de validité des prises revient aux Tribunaux de commerce, l'instruction et le jugement du provisoire aux juges de paix à l'intérieur (14 février 1793), et aux consuls à l'étranger. L'appel des jugements du Tribunal de commerce, est porté aux tribunaux de District. Peu satisfaite des jugements des Tribunaux de commerce, la Convention fait juger les prises non plus judiciairement, mais administrativement par le Conseil exécutif provisoire, puis par le Comité de Salut public (18 brumaire an II, 3 brumaire et 8 floréal an IV) ; et comme ce système est reconnu défectueux, la compétence des matières de prises

(1) Boubert, président, Aget, Ducoroy, Liebaert fils et Lancel, juges ; Blaisel, greffier. — Greffe du Trib. de com., *liasse* 00. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **50** f. 104. — Arch. Nat., G^5 1.

passe aux tribunaux ordinaires, avant d'être enfin restituée aux tribunaux de commerce.

Au début, les administrateurs de District oublient de faire enregistrer par les armateurs au greffe du Tribunal de commerce les lettres de marque qu'ils leur délivrent. Les juges et l'ordonnateur civil de la Marine, Najac, se réunissent à ce sujet ; s'appuyant sur les lois des 31 janvier et 2 février 1793, et sur l'ordonnance de 1681, ils décident qu'après l'enregistrement au greffe de leurs lettres de marque, les armateurs devront encore les faire enregistrer au bureau des classes et fournir une caution de 15.000 livres ; à leur retour, les capitaines seront tenus de consigner leur rapport au greffe du Tribunal de commerce et au bureau de la Marine (8 février).

Désireux d'être fixé sur une série de points qui l'embarrassent, le tribunal envoie au ministre Monge un précis de ses demandes de renseignements. Mais Monge est renversé, et le tribunal manifeste au député Fockedey ses inquiétudes sur les conséquences du retard inévitable que subira la réponse sollicitée (16 février). Trois jours plus tard, le tribunal demande qui apposera les scellés sur les prises au nom de la République, qui dressera les procès-verbaux, etc., quel tribunal sera compétent à l'étranger, en particulier dans les ports voisins, Nieuport et Ostende : le consul d'Ostende a déjà commencé à instruire des prises, mais « il paroit que ce consul est peu au fait, en cette partie, et n'étant ni requis ni surveillé comme le sont nos juges de paix, semble laisser le tout à l'abandon, sans égard aux marchandises qui périssent ».

En mars, le tribunal se trouve « extrêmement

embarrassé dans les jugements » qu'il doit rendre ; il est strictement tenu par l'armature de la loi, et s'y conforme, mais elle « ne s'accorde pas avec les décisions (sans doute justes) du Conseil exécutif provisoire » ; harcelé par les armateurs et les équipages, il demande des lumières au nouveau ministre Dalbarade (1). Ce dernier proteste (9 mai 1793) que la loi « bien exécutée devient l'inévitable écueil des combinaisons astucieuses de nos ennemis et nous met en plein état de représailles contre toutes les nuances d'hostilités qu'ils exerçaient contre nous. Votre marche judiciaire est bien tracée, la loi ne souffrira plus une protection que l'avidité, l'audace et la fraude rendaient abusive et préjudiciable aux intérêts de la République ». Et il se plaint à son tour d'être informé des prises « avec aussi peu d'exactitude que d'uniformité » (14 juin).

Ces belles paroles n'arrêtent pas la série des doléances du tribunal : au ministre de la Justice parce que la Convention juge de la validité d'une prise dont il a connaissance, ce qui le dépouille des indemnités sur lesquelles il comptait ; au représentant en mission Florent-Guyot, qui oublie sa promesse de nommer un juge et quatre suppléants indispensables au fonctionnement du tribunal ; la maladie d'un juge, l'absence d'un autre, ont fait remettre l'audience : « Tu doit sentir que l'intérêts public doit souffrir de ce retard, et que le compte que la Loi révolutionnaire nous oblige de rendre par décade, va éprouver une excuse qui pourroit nous faire soupçonner de négligence. Il est donc urgent que tu réponde à nos lettres puis

(1) Dalbarade est un ancien corsaire. Voir sa biographie dans Ducéré, *Hist. maritime de Bayonne*, p. 317.

que la loi révolutionnaire t'a confié le droit de nommer aux remplassements » (17 floréal an II). Plaintes encore à l'Agence des Lois et aux commissaires des administrations de Police civile à Paris : « Depuis le nouvel ordre pour l'envoi des loix, nous n'en recevons aucunes... Ce retard peut devenir conséquent en ce qu'il peut nous compromettre, en nous faisant juger dans des dispositions contraires aux loix. »

Les pièces d'instruction ne sont jamais au complet : dès lors, sur quoi baser le jugement? Le cas se présente d'un armement en flibuste : la loi ne contient rien au sujet de cette espèce particulière. Le Comité de Salut public autorise les rançons (26 vendémiaire an IV) ; des capitaines viennent faire enregistrer des billets de rançons : rien n'est prescrit au tribunal. Il ne sait quelle attitude adopter. Et comme son embarras grandit, il insiste pour obtenir du ministre un échange de vues continuel (27 brumaire an IV). Il considère la loi qui fait juger les prises administrativement comme « un bouleversement de tous les principes », puisque les erreurs du premier juge ne peuvent être réparées en appel.

Et comment s'y reconnaître? « La loi du 14 février 1793 accorde aux tribunaux de commerce de terre et de mer la connoissance des contestations sur les prises. La loi du 18 brumaire an II rapporte celle du 14 février 1793. La loi du 3 brumaire, sans rapporter celle du 18 brumaire an II, rend aux tribunaux de commerce la compétence qui leur avoit été accordée par la loi du 14 février 1793. L'exécution de la loi du 3 brumaire dernier est suspendue par celle du 23 frimaire dernier : on présume que le corps législatif en prononceant cette suspension a eu particulièrement

pour objet l'administration de la Marine et non celle des prises ; mais la loi du 3 brumaire comprend le tout. Et en cet état des choses il n'est pas moins évident que la loi est suspendue en son entier ; conséquemment les pouvoirs des Tribunaux de commerce sont redevenus ce qu'ils étoient avant la loi du 3 brumaire dernier, c'est-à-dire que ces Tribunaux ne peuvent juger les prises puisque ce droit leur en a été ôté par la loi du 18 brumaire an II» (24 nivôse an IV).

La délivrance des congés, rapports, déclarations, manifestes, jaugeages, propriétés, etc., est distraite du ministère de la Marine par la loi du 21 septembre 1793, et attribuée aux douanes extérieures. « Cette distraction inconcevable a dérangé l'ordre naturel des choses » (3 brumaire an IV). L'interdiction au commerce de communiquer avec l'extérieur l'a fait passer aux mains des étrangers ; au lieu que les Français s'y livrent sous pavillon neutre, ce sont les neutres qui l'ont accaparé pour eux-mêmes : « Si dans ces tems où le vaisseau de l'État étoit dirigé par des mains patricides on avoit osé proposer de faire naviguer un navire sous pavillon simulé neutre, on auroit répondu croyant dire un bon mot : *des Républicains ne connoissent pas la simulation* (cela s'est dit), et c'est cette pitoyable manière d'envisager le commerce qui l'a perdu. » Par chance, le smogglage ne disparaît pas (1). Ce commerce interlope occupe à l'ennemi soixante-mille bons marins, force le gouvernement britannique à tenir constamment en mer une centaine

(1) Des gardes-côtes anglais ont enlevé des smoggleurs en rade de Boulogne en 1786 et 1787. Le 22 septembre 1790, le peuple s'ameute à Dunkerque parce qu'un smoggleur embarque des boulets de 19 et de 12. On reconnaît qu' ne fait rien que de licite.

de cotres de quatorze à vingt canons, et porte un tort considérable au fisc anglais. Le Conseil exécutif le maintient (7 février 1793) à Dunkerque, Calais et Boulogne, et charge le ministre d'en fixer les conditions, qui demeurent les mêmes que précédemment. On peut se demander jusqu'à quel point sa décision fut influencée par le *Mémoire* des commerçants de Dunkerque, qui débute en ces termes : « Les citoyens négociants soussignés de la ville de Dunkerque partagent les sentiments de la France entière. Haine aux tirans, la Mort, plutôt que de souffrir la moindre atteinte à la liberté et à l'égalité bases éternelles de notre présent gouvernement, telle est leur profession de foi, celle dont ils ne se départiront jamais. Ils ne craignent donc pas qu'on leur impute à intérêt personnel des réflexions dont la raison suprême du Salut de la République leur impose le devoir. » Ils reçoivent satisfaction, sauf un accroc en juillet 1793 : un smoggleur échoué à la côte de Mardyck, saisi par les pêcheurs et les commis des douanes, est confisqué au profit de la République ; absorbée par d'autres soins, la Convention oublie de répondre aux réclamations du Tribunal de commerce qui demande la liberté des prisonniers et une indemnité pour les créanciers français lésés par la confiscation.

Le fisc déçoit les armateurs. Prétendant que le ci-devant roi et le ci-devant Amiral leur faisaient remise de leurs droits féodaux, ils supplient la Convention d'imiter ce bon exemple. La Convention n'entre pas dans ces vues. Le receveur de l'enregistrement se fonde sur ce que les denrées ont doublé de prix pour doubler exactement les droits anciens s ur les polices d'association et les ventes des prises

(février-mars 1793) (1). La retenue des 6 deniers pour livre fixée par les lois des 13 mai 1791 et 9 messidor an III en faveur des Invalides est portée à 1 sou pour livre le 1er thermidor, an V. On constate alors que si les officiers d'Amirauté abusaient des vacations dans les cas de naufrages et échouements, « le désordre en cette partie est aujourd'hui infiniment plus affreux ; il est porté à son comble » (20 frimaire, an IV).

Aussi bien, les juges du Commerce déclarent le temps venu « de ramener chaque fonctionnaire public aux fonctions qui lui sont propres, le juge de paix à la conciliation et au jugement des simples contestations en son canton, l'homme du fisc à la conservation des droits de la nation et à la surveillance de la sortie et de l'entrée des marchandises, faisant pour le reste appel à des marins expérimentés » et « à des personnes instruites », compétentes en un mot (2).

Le gouvernement cherche à sortir de ce chaos. Le 22 nivôse, an VII, le Directoire adresse au Conseil des Cinq-Cents un long message sur la course, œuvre consciencieuse de juristes, dénotant chez ses auteurs une méconnaissance absolue des nécessités pratiques et vitales de la course, de son véritable but et de ses

(1) Le droit proportionnel de 20 s. par 100 frs. est réduit à un droit fixe de 1 fr. par liquidation (Décision du 17 nivôse an VI, lettre du ministre des Finances du 27 pluviôse) ; une loi du 22 frimaire an VII, rétablit la proportionnalité.

(2) *Correspondance* des ministres, de la Commission de la Marine, du commissaire de la Marine, du Tribunal de commerce, des juges de paix et des consuls, du Directoire du District de Bergues, des représentants, de 1793 à l'an V. — Greffe du Trib. de Commerce, *Copies de lettres*, **1** ; pièces 00. — Arch. Com. Dunk., **328** ; *Reg. d'arrêts.* — Arch. Mar. Dunk., *Correspondance*, 14 juin 1793, messidor an II, 26 vendémiaire an IV. — Arch. Dép. du Nord, L. **6167.** — Arch. de famille communiquées par M. Ad. Torris. — Arch. Nat., *Marine*, B^1 **102** f. 178, 181. — *Copie d'une lettre anonyme écrite à M. Coppens, procureur du Roi de l'Amirauté de Dunkerque, le* 31 *janvier* 1790. Dunkerque, 6 février 1790, in-4.

véritables moyens (1) : ce document est exactement aux antipodes du *Mémoire sur la Caprerie* de Vauban. Le 2 prairial, an XI, le *Règlement sur les armements en course*, signé Bonaparte et Maret, revient à des dispositions plus saines, calquées d'ailleurs sur la déclaration de 1778 et l'ordonnance de 1681 (2). Néanmoins, un contemporain pouvait dresser en 1802 ce tableau comparatif : « Encouragements donnés à la course par le règlement de 1778 » : 1° exemption du droit des traites sur tout le système de l'armement ; 2° don gratuit des canons de huit à douze livres ; 3° prime de 100 francs par canon de quatre et au-dessus, et de 30 francs par prisonnier ; 4° deux et demi pour cent seulement aux Invalides de la Marine ; 5° modération des droits sur les produits de la vente des prises ; 6° faveur de l'entrepôt pendant un an pour les marchandises prohibées provenant des prises. « Entraves actuelles » : 1° droits de douanes infiniment augmentés ; 2° deux pour cent imposés sur le produit des prises, et un demi pour cent sur le montant des liquidations ; 3° établissement de la subvention de guerre ; 4° fixation des droits de greffe ;

(1) Les armements de la République n'ont pas eu de succès parce que les corsaires ont absorbé les marins disponibles. La course éloigne les neutres, au grand dam du commerce national, et arrête les approvisionnements de la Marine et des Colonies. Elle n'est pas une source de richesses, et son utilité est essentiellement relative. Enfin, erreur capitale parmi cette série d'erreurs : les corsaires sont les auxiliaires de la force armée ; la course est un moyen de guerre dans la main du gouvernement. Le Message est signé La Réveillère-Lépeaux, président, et Lagarde, secrétaire-général. En ventôse an IX, le ministre de la Marine a l'étrange idée, pour éviter les erreurs dans les échanges de prisonniers, de vouloir changer le nom des corsaires à chaque croisière. On lui démontra sans peine qu'il en résulterait des inconvénients infiniment plus nombreux et plus graves. — Greffe Trib. de commerce, *Copies de lettres*, 2 f. 60.

(2) Le pluntrage est réduit à une indemnité pécuniaire fixe payée au capitaine capteur.

5° droits d'enregistrement sur les procès-verbaux de course, le translat des pièces et les actes de procédure ; 6° sur tous ces droits, perception du supplément pour subvention de guerre ; 7° nouvel impôt de dix pour cent sur le produit net des prises.

L'Amirauté n'apparaissait plus comme une juridiction onéreuse (1).

Le règlement du 2 prairial an XI n'améliore donc pas les conditions de la course. L'ancien procureur royal à l'Amirauté de Dunkerque, Laurent Coppens, adresse au Premier Consul un placet en faveur du rétablissement du Conseil des Prises, qui est en effet reconstitué par arrêté du 6 germinal, an VIII. Le 25 février 1806, Coppens soumet encore à l'empereur un *Mémoire sur le rétablissement de l'Amirauté* (2), suivi d'un projet de décret. C'est le travail d'un homme de sens et d'expérience. Il paie un juste tribut d'admiration à l'ordonnance de la Marine de 1681.

« Des personnes, écrit-il, peu instruites des usages et des lois maritimes, et qui n'avaient aucune connaissance du service des ports, ont établi un ordre de service qu'elles ont cru préférable à celui de l'Amirauté.

« Quatorze ans d'expérience ont suffisamment démontré leur erreur.

« Pour la division qu'elles ont fait des diverses

(1) Chambre de commerce, ms. *Diot l'aîné*, p. 113. — Un arrêté du Directoire (22 ventôse an VI) mettait à la charge des armateurs la dépense des prisonniers de guerre provenant de leurs corsaires ; la mesure retarde les liquidations ; un nouvel arrêté (14 brumaire an VIII) rapporte le précédent, et ordonne une retenue de un décime par franc sur le produit net de toutes les prises. — Le 5 vendémiaire an VI, le Directoire arrête les *Conditions auxquelles il cède les bâtiments de la République à des armateurs particuliers des différents ports*, in-fol. s. l. n. d., avec en annexe un *Tableau des avances à accorder aux équipages*. Le produit des prises est partagé par tiers entre les équipages, les armateurs et la République.

(2) Paris, 1806, in-4.

HOURQUE

GALIOTE A BOMBES

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

parties de la charge de grand Amiral et des tribunaux de l'Amirauté qu'elles ont confiées à des tribunaux et administrations étrangères à ce service, elles ont paralysé l'ordonnance de 1681, et substitué la confusion, l'anarchie et l'impunité à l'ordre qui existait auparavant.

« Des négocians sont actuellement juges des questions les plus délicates et les plus importantes ; les marins et les étrangers sont sans protecteurs et sans défenseurs auprès de ces juges, le plus souvent intéressés dans les affaires sur lesquelles ils ont à prononcer.

« La répression des délits est abandonnée à des tribunaux étrangers aux affaires maritimes.

« Les côtes sont le théâtre des plus grands désordres ; les malheureux navigateurs n'y trouvent plus la même protection ni les mêmes secours.

« Les liquidations des naufrages et des prises sont négligées et mal faites ; les armateurs ne remplissent pas leurs engagements envers les équipages, qui sont exposés à la perte totale de leur part de prise.

« Les capitaines de port, qui étaient autrefois les officiers subalternes de la police, sont revêtus de pouvoirs sur les pêches qu'il est dangereux de leur confier.

« Les constructions des navires de commerce sont abondonnées à des hommes sans instruction, sans connaissances.

« Les administrations civiles de la Marine, les douanes, les maires et adjoints, les préfets de département et les juges de paix, sont chargés d'une partie du service des Amirautés étranger à leurs attributions.

« Tel est le tableau fidèle du changement opéré par la suppression de l'Amirauté. »

Les pièces d'archives confirment l'exactitude de ce tableau. Jamais, semble-t-il, les abus de l'armement n'ont été aussi criants ni aussi peu réprimés. Napoléon lui-même n'en pourra mais. Les armateurs portent pour des prix fantastiques sur les polices d'armement les navires dont ils sont propriétaires ou qu'ils achètent : un corsaire, acheté 800 livres quinze jours avant l'armement, est coté 15.000 livres sur la police. « Surprendre des signatures de souscription sur cette fausse évaluation, c'est violer les règles fondamentales du commerce, » dit sentencieusement le ministre Dalbarade (1). Mais le tour est joué. La plupart des armateurs autorisés à armer en guerre et marchandises pour les colonies n'ont qu'un désir « illusoire » d'approvisionner nos possessions d'outremer. Ils n'en font rien, malgré leurs engagements : « La cupidité a sans doute établi ses spéculations sur la course (2). » Ils portent régulièrement à quatre pour cent leur commission fixée normalement à deux, et s'allouent des indemnités irrégulières, outre les commissions prévues, pour l'administration des prises conduites dans d'autres ports que celui de l'armement. Ils exagèrent dangereusement l'artillerie de leurs corsaires pour être avantagés en cas de prises communes. « Ceux qui prétendent à la participation des prises cherchent quelquefois à mettre dans leurs intérêts les capitaines et les autres marins capturés. »

Le Préfet maritime Bonnefoux ne parviendra pas

(1) 7 et 20 juin 1793. Le Tribunal de commerce au ministre, et réponse du ministre.

(2) 11 thermidor an VI. Bruix au commissaire principal de la Marine à Dunkerque.

à empêcher « ces viles intrigues, qui démoralisent entièrement la course, en déshonorant ceux qui les emploient ». Les procès entre armateurs se multiplient. Emmery, Vanhée, Paul Lemaire, Rousé, attaquent le sous-commissaire de la Marine qui, sur les instructions de son ministre, a interjeté appel de quatre jugements rendus par le Tribunal de commerce de Dunkerque : ils prétendent porter en dépenses communes aux équipages, aux Invalides et aux actionnaires, leurs frais de déplacements et les honoraires des avocats ; ils refusent d'encourir la responsabilité de leurs commissionnaires : justement celui d'Emmery et Vanhée à Anvers lève le pied en emportant les sommes dont il était receveur. Les mêmes Emmery et Vanhée, consul et vice-consul de Suède, obtiennent du Directoire un arrêté qui les déclare soumis aux lois concernant les étrangers (14 ventôse, an VI), arrêté rapporté par les Consuls le 16 ventôse, an VIII (1).

Sept armateurs de Calais, de connivence avec les Anglais, arment des navires qu'ils sont convenus de faire prendre : ils exportent de cette façon chez l'ennemi des marchandises du cru du pays. « La perfidie de ces armateurs est si peu ignorée, que chaque fois qu'ils mettent un vaisseau en mer, des paris s'ouvrent publiquement qu'il sera pris le lendemain, ce qui ne manque jamais d'arriver. »

Les armateurs, à leur tour, deviennent les dupes de spéculateurs « sans état qui n'ont d'autre existence que celle qu'ils doivent à l'intrigue » ; au lieu de s'adresser directement aux pouvoirs publics,

(1) Le 14 messidor an IV, le capitaine Marbaisse est autorisé à se faire naturaliser Danois, mais c'est pour commander un bâtiment neutre. Il doit fournir une caution de 6.000 livres pour le cas où il ne se rendrait pas en France dans le temps convenu. — *Lettre de Truguet*, Arch. Mar. Dunk.

ils passent par ces intermédiaires qui les grugent.

On saisit ces abus sur le vif dans une correspondance assez volumineuse échangée à la fin du premier Empire entre plusieurs armateurs, Deschodt, Kenny, François et Benjamin Coffyn, Gaspard, Réant, associés pour se rendre réciproquement service sous le titre de « Réciproquos », et armateurs du corsaire la *Réciprocité*. Deschodt est le principal intéressé dans l'affaire ; il est sous-préfet de Dunkerque ; depuis qu'il a reçu la croix de la Légion d'honneur, on l'appelle : M. le Chevalier. Kenny armateur et fournisseur de la Marine pendant la guerre d'Amérique, est devenu maire de Dunkerque et « baron de Kenny ». La *Réciprocité* fait cinq prises ; les deux plus riches, conduites en Danemark, donnent lieu, naturellement, à un procès. Il faut un nombre infini de démarches et de voyages pour aboutir à un résultat. Kenny, au grand déplaisir de ses commettants, prolonge son séjour à Paris, allonge la note de ses cabriolets, porte en compte des commissions à des personnes plus ou moins influentes qui interviennent plus ou moins effectivement. Il a suivi l'affaire en Danemark. Les autres ont accompli des démarches analogues, sauf Deschodt que son poste retient à Dunkerque, si bien que pour obtenir la condamnation des prises, les frais de voyage montent à près de 40.000 francs. Tous les abus signalés par Valincour dans son *Mémoire* de 1711 subsistent, plus vivaces et plutôt aggravés, à cent ans de date. La croisière de la *Réciprocité* a lieu en juin-juillet 1810 ; elle rapporte 582.762 frs ; en juin 1820, à la suite de la liquidation générale et non encore définitive, Deschodt réclame à Kenny, coïntéressé pour sept quarantièmes, la

somme de 233 frs 34 4 /5. Près de 600.000 francs de recettes laissent, en fin de compte, un déficit. Est-il besoin d'ajouter que les bons amis du début sont alors « réciproquement » et complètement brouillés (1)?

La lenteur des liquidations s'accroît. Le gouvernement ne parvient pas à imposer aux armateurs l'observation des lois. Ils empochent le produit des prises, l'appliquent à leur usage particulier, et frustrent les équipages. Le formalisme de plus en plus compliqué des procédures devient un maquis dont ils tirent avantage, cependant que les représentants du peuple prononcent de belles phrases sur la nécessité de « faire jouir nos braves marins du produit de leurs travaux ». L'armateur ne porte pas au rôle d'équipage les inscrits frauduleusement engagés, et qui, par suite, n'ont aucun recours contre lui ; ils ne touchent pas leurs parts, et si leur embarquement clandestin se découvre, ils vont en prison par surcroît.

La Convention décide d'attribuer la moitié du produit des prises aux états-majors et aux équipages ; mais le Comité de Salut public a l'étrange idée de réunir en une seule masse toutes les sommes à répartir entre tous les marins : dès lors, ils ne touchent plus un sou. « Sous la monarchie, dit Plucket, qui fut personnellement frustré de sommes importantes, il ne revenait qu'un tiers des prises aux marins, mais au moins ce tiers leur était-il exactement payé. »

Les plaintes des gens de mer affluent, mais ils ne ne savent à qui les adresser. On les renvoie de Caïphe à Pilate, du greffe du Tribunal de commerce au commissariat de l'Inscription maritime, sans qu'ils puissent

(1) Curieuse correspondance aimablement communiquée par M. Liénart, de Rosendael, à qui nous renouvelons nos bien vifs remerciements.

obtenir justice. Le 16 fructidor, an VII, des matelots dunkerquois en relâche à Cherbourg se dirigent en bande vers la demeure d'un armateur qui leur doit des parts de prise et ne les paie pas. Ils se fâchent, enfoncent les portes, prétendent couper la tête à l'armateur, menacent d'incendier sa maison et ses magasins. Le juge de paix les fait incarcérer. Ils brisent les portes de la prison et forcent la garde. On appelle contre eux du renfort. Jetés dans une prison solidement close, on les y tient jusqu'à l'appareillage de leur corsaire.

Napoléon ne rémédie en rien à cet état de choses. Sous son règne les nécessités de la course sont si peu comprises que, *pour faire reconnaître les corsaires*, et les différencier des pêcheurs, il leur interdit l'usage des voiles tannées (1) !

Les dispositions juridiques, administratives et financières défavorables à la course s'aggravent de mesures adoptées sous l'influence des idées philosophiques, qui vont jusqu'à mettre en question l'existence même de la course. En face d'un adversaire résolu à vaincre par tous les moyens, et qui ne propageait ces doctrines que pour en profiter en ne les appliquant pas chez soi, tout en engageant les autres à les appliquer chez eux, les faits devaient fatalement infliger à la

(1) Sur les corsaires reconnus à leurs voiles blanches, et pris par l'ennemi, cf. G. Lebas, *Un port normand...*, pp. 146, 266. — *Correspondance* du ministre, du tribunal et de la Chambre de commerce, du commissaire, des inspecteurs et sous-inspecteurs de la Marine. Mémoires, arrêtés, circulaires du préfet maritime, dans : Greffe du Trib. de commerce, *Copies de lettres*, I. — Arch. Mar. Dunk., *Lettres* de Bruix et de Forfait. — Arch. de famille communiquées par M. Ad. Torris. — Arch. Dép. du Nord, L. **1055** n. 20, S **6804.** — Arch. Com. Dunk. **328.** — Plucket, *Mémoires*, p. 329. — *Feuilles d'annonces* de Dunkerque. — Cf. à la suite du Règlement du 2 prairial an XI, une série complète de formules et modèles d'actes concernant la course.

philosophie un démenti radical. Les mesures prises en ce sens aboutirent à un échec complet.

Six mois après le vote de la Législative favorable au principe de négociations en vue de la suppression de la course, la Convention, sous la pression de la nécessité, vote la délivrance de lettres de marque.

Au début de 1793, des marins dunkerquois sauvent la vie, à plusieurs reprises, à des marins anglais en danger. Monge félicite et récompense les sauveteurs : « Cette action caractérise de vrais et généreux républicains, qui ne voient que des frères même chez leurs ennemis. » Hélas ! il faut changer de point de vue lorsque l'on a tâté de l'hospitalité ménagée à bord des pontons par la fraternité des ennemis, et lorsque l'on voit les Anglais couler les navires français qu'ils ont pris, sans s'inquiéter de savoir si les équipages eurent le temps de les évacuer (1).

En février 1793, le Conseil exécutif croit « devoir donner à l'Angleterre un nouvel exemple de la Justice et de l'Humanité qui caractérisent un peuple libre et régénéré ». Il ordonne aux corsaires de respecter les pêcheurs anglais. La municipalité de Dunkerque observe qu'une pareille mesure ne met pas les pêcheurs français à l'abri des autres belligérants, si même il doit les protéger contre les Anglais. En effet, le commandant anglais aux Dunes « fait sentir sa surprise sur cette demande en faveur de gens qu'il suppose avoir quitté leur profession pour faire le métier de corsaires, et promet d'en tirer une vengeance éclatante ». Possible qu'il fasse respecter les pêcheurs français si leur conduite le satisfait et sous une série

(1) Entre autres, *Mémoires du canonnier Guillain*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1898, I, 178.

de conditions humoristiques, comme celle qui interdit à ces pêcheurs de s'éloigner de plus de trois lieues des côtes de France. Quant aux Seigneurs États-Généraux des Provinces-Unies, ils acceptent la liberté réciproque de la pêche, « sauf à visiter les pêcheurs français avec ménagement en cas de soupçon ».

L'expérience dure deux mois, et le Conseil exécutif se déjuge (25 avril 1793). Les bâtiments de la République, corsaires et autres, devront traiter en ennemis les pêcheurs ennemis. En frimaire, an IV, les Anglais coulent des pêcheurs de Boulogne et de Calais : le contre-amiral Van Stabel envoie par ordre du gouvernement la corvette la *Poursuivante*, du lieutenant de vaisseau Plucket, exercer des représailles officielles. Plucket remplit sa mission avec ménagement : il aurait pu couler toute une flotte de pêcheurs, mais se contente d'un chiffre double de celui des nôtres envoyés au fond. L'événement prouve l'efficacité de ce système : à la suite de cette expédition, le cabinet de Saint-James adresse au gouvernement français, qui les accueille, des propositions pour établir la liberté réciproque de la pêche. Malheureusement, les capitaines anglais ne s'y tiennent pas. En pluviôse, an IX, ils recommencent les hostilités contre nos pêcheurs, sans même tenir compte des sauvegardes données par les consuls des puissances neutres à Dunkerque. Ces violences, explique un ministre perspicace, « doivent inspirer une juste défiance sur les intentions du gouvernement anglais relativement à la liberté de la pêche ». Le Premier Consul ordonne encore une fois des représailles (1).

(1) Les pêcheurs ayant des communications avec l'ennemi, il leur est défendu de sortir avant le jour et de rentrer après la nuit. On les oblige à

Qand aux neutres, le Conseil exécutif ne voulait pas les déranger dans leur navigation (avril 1793) : disposition « juste au premier aspect », remarque le tribunal de Commerce, mais si l'on considère que les Anglais n'ont jamais respecté les propriétés françaises à bord des navires neutres, de toute évidence la France sera dupe. Elle n'y manque pas. Le 14 messidor, an IV, le Directoire, « lassé des nombreuses infractions portées par les Anglais au droit des gens en arrêtant et capturant à bord des neutres tout ce qui était à destination des ports français ou de ceux de nos alliés », enjoint aux corsaires d'agir « à l'exemple des Anglais ». L'année d'après, les corsaires français visitent dans les rades les bâtiments neutres, et les Anglais coulent en rade neutre (1) un corsaire français. Les 8 et 24 brumaire an VII, le Directoire fixe un délai aux neutres, amis ou alliés, pour rappeler leurs nationaux en service sur les navires de guerre ennemis ou munis de commissions ennemies, à peine d'être déclarés pirates et traités en conséquence. Le 29 frimaire an IX, les Consuls ordonnent l'application stricte aux neutres du règlement du 26 juillet 1778.

Les mesures humanitaires ont donc échoué sur toute la ligne, faute de tenir compte des réalités. Entre temps, elles ont énervé l'action en France, au moment précis où l'Angleterre déployait le plus d'habileté politique, d'énergie et de tenacité. La pre-

embarquer un, puis deux volontaires (12 pluviôse, 9 et 21 ventôse, 22 fructidor an II, mesures renouvelées en l'an IV). — Arch. Com. Dunk., **328.** — Arch. Dép. du Nord, L. **6144.** — Greffe du Trib. de commerce, *Lettres originales* et *Copies de lettres*, 1 et 2 — Arch. Mar. Dunk., *Correspondance.* — Arch. de famille Ad. Torris. — Chambre de commerce, ms. *Diot l'aîné*, p. 294. — Plucket, *Mémoires*, p. 237. — De Zuttere, *Enquête sur la pêche maritime en Belgique*, Bruxelles, 1909, in-8, p. 69.

(1) A Götheborg.

mière, annulée sur l'Océan, allait perdre la primauté sur le continent. La seconde récoltait après un effort ininterrompu de deux cents ans ce fruit magnifique : la domination des mers, c'est-à-dire la maîtrise du monde.

On lit dans le *Mémoire* de Laurent Coppens adressé à Napoléon en 1806 : « N'est-il pas évident que la France n'a pas eu de plus mortels ennemis que ces philosophes fanatiques et philantropes, séduits par les principes de ces écrivains étrangers salariés par un Gouvernement qui voulait s'attribuer le commerce exclusif de toutes les parties du monde? » Moreau de Saint-Méry aboutissait à des conclusions identiques, avec preuves à l'appui, en matière esclavagiste (1).

II

LES CORSAIRES DE 1793

Les capitaines de mer sont au nombre de cent-seize au début de la Révolution, anciens corsaires de la guerre d'Amérique pour les deux tiers. Nicolas Delille, qui les représente aux assemblées préparatoires des États en 1789 et à la Fête de la Fédération en 1790, est un de leurs doyens. L'écho de cette solennité est malheureusement troublé par des bruits fâcheux : en Angleterre, il paraît que les marins sont vigoureusement « pressés » ; on arme activement vaisseaux de

(1) *Mémoire* cité, p. 88. — *Considérations présentées aux vrais amis du repos et du bonheur de la France, à l'occasion des nouveaux mouvements de quelques soi-disant Amis-des-Noirs*, par M. L.-E. Moreau de Saint-Méry, député de la Martinique à l'Assemblée Nationale, Paris, 1791, in-8.

guerre et corsaires ; des nouvelles identiques arrivent de Jersey, de Guernesey, d'Espagne. Les marchands de Nantes font chorus avec ceux de Dunkerque pour réclamer des convois au ministre de la Marine. Ils rappellent les souvenirs de 1756, et ne veulent pas se laisser surprendre (mai-juin 1790).

La déclaration de guerre à l'Autriche (20 avril 1792) provoque une démarche immédiate d'Emmery, député à la Législative, pour obtenir du gouvernement une protection contre les corsaires prêts à sortir des ports autrichiens : le ministre Lacoste répond qu'il a « provisoirement » armé les navires nécessaires ; le lieutenant-général Delbecq n'attend que les ordres du maréchal de Rochambeau pour s'emparer de Nieuport et d'Ostende, meilleur moyen d'en arrêter les corsaires en les prenant au nid.

Après Jemmapes, Dumouriez réclame de l'ordonnateur Najac l'armement urgent de corsaires pour arrêter les navires des ports autrichiens chargés de munitions et d'artillerie. Najac demande à la municipalité d'user de tous les moyens en son pouvoir pour décider les Dunkerquois à armer, et promet les secours de la Marine, « qui acceptera tous les bâtiments armés et propres à la course qui se présenteront ». Mais l'autorisation de courir ne part que du 31 janvier 1793, veille de la déclaration de guerre à l'Angleterre et à la Hollande ; celle à l'Espagne est du 7 février : la conflagration est générale. Depuis six semaines, deux frégates anglaises surveillent les côtes de Flandre.

Le courrier des administrateurs du département qui porte au ministre Monge la demande des lettres de marque pour les « braves Dunkerquois » croise

celui de Monge qui les apportait. Le consul de France à Ostende recevait en même temps l'ordre de s'entendre avec les administrateurs du district de Bergues pour en expédier aux armateurs d'Ostende et de Nieuport désireux d'en profiter.

Les lettres de marque partent de Paris le 3 février : le 5, un corsaire prend la mer à Dunkerque, et deux le 6. Le 9, la prison contient déjà cinquante prisonniers anglais (1). Il importe « à la Justice et à l'Humanité du peuple français » que l'on traite différemment ceux pris les armes à la main et ceux trouvés sur les navires de commerce, mais l'exiguité des locaux rend cette distinction difficile.

Les vingt premières commissions épuisées d'emblée, d'autres envois suivent. Les armateurs de Nieuport et d'Ostende n'en profitent guère, en dépit des efforts du président du directoire de district Marescaux, « pour engager les citoyens belges à unir leurs efforts à ceux des Français pour courir sur les ennemis de la liberté ». Les citoyens belges, « parce qu'ils n'envisagent que leurs intérêts particuliers, » préféreraient de beaucoup rester neutres, pour attirer dans leurs ports tout le commerce du pays.

A Dunkerque, quarante corsaires ont été armés à la date du 19 février. Tous ne sont pas partis, faute de poudre : les commissaires de la Convention aux places fortes du Nord les autorisent à en prélever cinq milliers dans les magasins militaires, sur réquisition de la municipalité (2). Les demandes de lettres de

(1) « Le début des corsaires de Dunkerque ne peut que nous donner de belles espérances. » — Monge à Najac, 13 février 1793.

(2) Le ministre des contributions publiques a mis 900.000 livres de poudre dite de chasse à la disposition des seuls armateurs dont les navires

marque se multiplient : prise de méfiance, la Convention exige des destinataires un certificat de civisme éprouvé. Monge recommande aux directeurs de district de ne les délivrer qu'à bon escient, à des armateurs qui prennent les mesures de sûreté nécessaires et n'exposent pas inutilement les équipages sur des bâtiments trop faibles. Il défend l'embarquement de plus d'un cinquième de matelots étrangers (1).

Les corsaires recrutent sans trop de peine leurs équipages ; la marine de la République n'y parvient que par des embargos répétés. En juin 1790, la municipalité s'oppose à la levée prescrite pour équiper les vaisseaux de Brest : elle la fait réduire de trois cent soixante et un hommes à trois cent un. L'équipage d'un bateau-pêcheur qui s'y est soumis de bonne volonté est menacé par les autres. La Chambre de commerce se plaint de capitaines bretons qui refusent de recevoir en paiement des assignats. En septembre 1792, l'équipage de la frégate la *Bellone* est en insurrection ; les pilotes, par crainte d'appareiller quel que soit le temps, refusent de se rendre à bord. L'ordonnateur Najac échauffe le zèle de la municipalité : « Citoyens maire et officiers municipaux. Les secours sur lesquels j'avois cru pouvoir compter sont nuls ; les invitations que j'ai fait faire au nom de la Patrie ont

vont combattre les ennemis de la République. On la leur délivre à raïson d'un tiers de la pesanteur totale des boulets embarqués, plus un quinzième pour les amorces, signaux, réjouissances, et la consommation des menues armes.

(1) Sous l'Empire, cette proportion sera portée aux deux cinquièmes. Le certificat de civisme est remplacé par un certificat de moralité délivré par les Chambres et tribunaux de commerce. — Sources citées aux Arch. Mar. Dunk., et Greffe du Trib. de commerce. — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **50** f. 61, 65, 89. — Arch. Com. Dunk., **328.** — Arch. Dép. du Nord, L **6.167.** — Lt-colonel Lévi, *Les Français à Furnes* (1792-1794), dans *Mém. Soc. dunkerquoise*, t. LIII, p. 164.

été vaines : six matelots seuls de Dunkerque se sont présentés au bureau des classes. Citoyens, le service de la République est en souffrance, les projets du général Dumouriez sont au moment de manquer par la non bonne volonté des marins nos compatriotes. Dans quelles circonstances peuvent-ils plus que dans celle-ci donner des preuves de leur civisme et de leur dévouement à la cause commune? Je vous demande donc avec instances, citoyens, de joindre vos efforts aux miens, à ceux de tous les amis de la République, pour que la ville de Dunkerque n'essuye point le reproche de n'avoir point aujourd'hui rempli ses obligations envers la Patrie. » (14 novembre 1792.)

Le lendemain, le chef des classes Toustain, constatant l'inutilité des publications au son du tambour, emploie « la voye d'autorité... Les besoins de la République sont pressants ». Pourtant on ne parvient pas à remplacer, depuis un an qu'il a donné sa démission, le syndic élu par les gens de mer conformément à la loi du 7 janvier 1791, pour désigner ceux d'entre eux qui doivent « marcher pour le service ».

Nouvelle levée de cent sept hommes le 11 janvier, de quatre cent soixante trois hommes le 28. Dans sa séance du 13, la Convention a décidé l'armement de 30 vaisseaux et 20 frégates. Monge demande à la Société des Amis de la Liberté et de l'Égalité de Dunkerque d'indiquer un capitaine ayant cinq ans de commandement en course ou au long cours, sans distinction d'âge, avec certificat de civisme, marin consommé et bon patriote : la Société désigne Henri Morel. La pénurie d'officiers est complète : les aristocrates ont émigré, quelques-uns même, comme d'Aché, après avoir vendu à l'étranger le vaisseau

qu'ils commandaient. C'est l'heure des promotions fantastiques. Les meilleurs capitaines corsaires de la guerre d'Amérique en profitent : Vanstabel, Lhermite, Meyne, Castagnier, Moultson, passent capitaines de vaisseaux ; par crainte des responsabilités, Plucket refuse ce grade et se contente de servir en sous-ordre comme lieutenant de vaisseau : il manque sa carrière. Vanstabel et Lhermite seront amiraux avant peu.

Pour encourager les hommes, la Convention augmente leur paie de 9 livres par mois. « Il était temps, écrit Monge (1), de mettre à l'abri du besoin les familles de ces intrépides marins qui font la gloire et la force de la République... J'attends de votre ardeur patriotique que vous échaufferez du saint amour de la Liberté tous les habitants de vos côtes. A votre voix, nos vaisseaux se rempliront de matelots, nos régiments [de soldats de la Marine] se compléteront, et tous d'un commun accord s'élanceront dans nos vaisseaux à la défense du pavillon tricolore...J'espère de tous nos soins réunis que les tyrans ne tarderont pas à se repentir d'avoir essayé de troubler notre tranquillité.»

Il faut des marins pour Brest, et aussi pour Dunkerque. Najac voudrait assurer la défense du port avec quatre canonnières de deux canons de vingt-quatre : il n'en a que deux. Pour répondre à l'appel de Dumouriez, il a constitué une division d'une corvette, l'*Ariel* (20 canons), de trois avisos, l'*Éveillé*, capitaine Mallon, le *Fanfaron*, capitaine Bellet, l'*Entreprise*, et deux chaloupes-canonnières, portant au total six cent vingt-cinq hommes. John Moultson en

(1) 26 janvier 1793, aux Sociétés populaires, aux officiers militaires et d'administration civile de la Marine, à la municipalité, aux corps administratifs des Départements maritimes de la République française.

reçoit le commandement (1) Dumouriez le prévient le 12 novembre que les Impériaux ont transporté leur artillerie de Tournai à Bruxelles, d'où ils doivent la diriger sur Anvers avant le 25 novembre ; il lui demande de « happer » cette artillerie. Le 16, Moultson s'est mis en route. Il s'arrête à Ostende tombée aux mains des Français ; il y reçoit un chaleureux accueil de la population. Sur l'ordre de Dumouriez qui demande pour lui le grade de capitaine de vaisseau, il gagne rapidement Anvers où Dumouriez lui donne l'ordre d'hiverner (2). En mars, il est bloqué par une escadre anglo-hollandaise ; la canonnière *Sainte-Lucie* est surprise et enlevée sous le fort de Lilo qui ne la défend pas : son commandant, le sous-lieutenant de vaisseau Castagnier, était en mission auprès du commandant en chef de l'armée de terre.

Bientôt les troupes françaises reculent, et évacuent Anvers. L'*Ariel* et le *Fanfaron* sont coulés dans l'Escaut. Un effort vigoureux permet de sauver et de mettre en sûreté à Dunkerque une vingtaine de prises ou de navires soumis à l'embargo à Ostende et Bruges : la lenteur suspecte du général Pascal-Kerenveyer cause la perte des chaloupes canonnières et de plusieurs bâtiments de transport. Personnellement, Moultson n'a mérité que des éloges ; Monge assure qu'il a

(1) Né le 21 mars 1752 à Urbana, en Virginie. Il épousa une Française. (Arthur Chuquet, *Jemmapes*, p. 116, note d'ap. *Mémoire justificatif* de Lequesne, beau-frère de Moultson.) Sous-lieutenant de vaisseau le 1er mai 1786, officier de port le 1er octobre 1787, désigné le 18 juin 1790, à cause de sa connaissance de la langue anglaise, pour passer en Angleterre et contrôler l'exactitude souvent relative des bruits rapportés par les smoggleurs ou les correspondants des négociants.

(2) Ses officiers manquent de tout. Monge presse Najac de lui expédier des vivres.

droit « à la reconnaissance et à l'estime de la République » (10 avril 1793) (1).

Le grand nombre des croiseurs ennemis le long de la côte rend le cabotage impossible. Les corsaires ne sont pas de taille à lutter : la plupart de vingt à cinquante tonneaux, un seul de cent cinquante, et deux de cent. Gaspard Malo commence sa réputation sur un lougre de quatre tonneaux, l'*Araignée*. De jour en jour, la situation devient plus critique. Le nouveau ministre Dalbarade (2) annonce sa nomination et ses intentions aux membres du Tribunal de commerce : « Électrisons ce courage si connu de nos braves marins, de mes anciens compagnons d'armes. Que soumis à une discipline qui sera le gage assuré de nos succès, que certains de la reconnaissnce de la Patrie, ils multiplient leurs efforts pour écraser les ennemis acharnés de la République. » Sa proclamation du 26 avril est plus enflammée encore : « Citoyens, on se plaint, de toutes parts, qu'on ne voit pas, dans les travaux et les armements cette activité, cet enthousiasme qui, chez des hommes libres et dignes de l'être, s'accroissent toujours en proportion du danger et des difficultés. On ne voit pas, dans le service, cette subordination sans laquelle le courage même devient inutile : cependant le véritable amour de la Patrie, la vraie bravoure ont toujours été dans l'âme de l'ouvrier et du matelot.

« Quelle est donc la cause de cette langueur et de

(1) Par exception, 40 marins revenus dans un dénûment absolu sont autorisés par les représentants Carnot et Duquesnoy à s'embarquer sur un corsaire. — Arch. Mar. Dunk., *Correspondance*, 1790-1793. — Arch. Com. Dunk., **328.** — Mancel, l'*Arsenal de la Marine...*, p. 293. — Arch. Nat., *Marine*, BB^4 **8.** — Chuquet, *Jemmapes*, p. 116.

(2) Ancien corsaire, né à Biarritz. Sa biographie dans Ducéré, *Le port de Bayonne...*, p. 317. Il est nommé par décret de la Convention du 10 avril.

cette insubordination, si funeste à la République? N'existe-t-il pas autour de vous des hommes pervers, qui, sous l'extérieur même du patriotisme, ne cherchent qu'à corrompre l'esprit du matelot et de l'ouvrier, et dont l'influence est d'autant plus dangereuse, qu'ils affectent d'embrasser l'intérêt de ceux qu'ils veulent égarer?

« Citoyens, nous devons tous être des sentinelles de la liberté. Arrachons le masque à ces traîtres ; montrons-les à découvert aux braves patriotes qu'ils s'efforcent de tromper ; dénonçons-les aux tribunaux, et qu'ils cessent de souiller la terre de la liberté et de l'égalité.

« Apprenons aux vrais républicains qu'ils sont une grande famille ; que quand l'ennemi menace, il faut abjurer les prétentions particulières ; il faut oublier tout intérêt personnel, pour ne se livrer qu'à la défense commune. Sans cet accord, sans cet oubli de soi-même, on est indigne du nom d'homme libre ; on ne mérite que la honte et toute la barbarie de l'esclavage.

« Pour moi, citoyens, vous me trouverez toujours prêt à vous seconder. Indiquez-moi les abus que vous apercevrez ; indiquez-moi les remèdes que les localités et votre surveillance pourront vous faire connaître, et reposez-vous sur moi en tout ce qui dépendra du pouvoir qui m'est confié. Les récompenses, l'avancement et la considération seront le partage du patriotisme, de la discipline, du zèle et de l'assiduité au travail : le mépris et le rebut seront pour l'aristocratie, la paresse et la lâcheté. Le fer de la loi fera le reste ; et la mort sera pour les corrupteurs et les traîtres. »

Pendant ce temps, les Anglais débarquent des troupes, des vivres et des munitions à Ostende où les alliés sont entrés. L'ordonnateur Toustain répare les redoutes, corps de garde et batteries de la côte. Sans navire pour observer les mouvements de l'ennemi, il est autorisé, par une mesure générale, à acheter aux particuliers les bâtiments susceptibles d'être convertis en corvettes et en avisos. Un système de signaux permet au tourrier de prévenir en temps utile les pêcheurs de la présence de l'ennemi. Il est bon, aussi, qu'il puisse surveiller leurs accointances possibles. On a vu les mesures qu'il fallut prendre contre eux. Maintenant, ils favorisent les évasions d'émigrés, et ce n'est pas sur eux que l'on peut compter pour arrêter éventuellement le commandant de la partie Sud de Saint-Domingue, « Montesquioufezenzac », qui a « lâchement abandonné son poste ». Ils « se permettent de sacrifier à un sordide intérêt le patriotisme qui doit les animer ». Ils exportent du numéraire. Ils refusent formellement de se présenter au bureau des classes.

Toustain fait faire la publication pour une nouvelle levée le 30 juillet : il se présente *deux* inscrits. Avec répugnance parce qu'il craint de commettre un excès de pouvoir, le tribunal de Commerce prononce journellement des contraintes par corps. Armateurs et capitaines poussent les inscrits à déserter le service de la République, insoucieux des frais et de l'amende de 60 livres qui les menace. On leur a cependant permis d'engager les Anglais prisonniers qui le désirent, et gémissent de « la cruelle tiranie qu'excitent contre eux leur despote et ses ministres ». Ces appels à la désertion se répètent jusqu'à la fin de l'Empire ; ils sont entendus. Castagnier vient d'Anvers, en fé-

vrier 1793, rechercher plus de cent cinquante marins qui ont déserté la division Moultson.

Les proclamations ne leur communiquent pas l'enthousiasme qu'elles soufflent avec ardeur : « Le moment est venu de rendre à la Marine française son ancienne gloire... Il faut que l'enthousiasme guerrier qui embrase nos phalanges républicaines anime nos frères les marins. Sans doute eux aussi se souviendront qu'ils sont Français ; sans doute à la voix de la Patrie ils voleront sur nos vaisseaux où la Victoire et la République les appellent. » Vanstabel lui-même lance de Brest un appel à ses concitoyens.

Toute cette éloquence est vaine : on doit rechercher les inscrits qui ont grossi les rangs de la garde nationale ; on réintègre dans la Marine ceux qui, formés en Bataillon des Descendants de Jean Bart, ont été incorporés dans la soixante-huitième demi-brigade. En compensation, il faut récupérer sur la Marine des volontaires équipés pour le service de terre, et enrôlés par les commissaires aux classes. « Nous avons besoin de tous nos frères qui sont en état de naviguer », proteste le chef des bureaux civils de la Marine, Pigeon. Et il découvre que beaucoup de bons marins se sont introduits dans « les cy-devant corps de métiers », et que les fabricants de tabac en occupent un grand nombre.

Depuis les temps de la monarchie espagnole jusqu'à la fin du règne de Napoléon, les bonnes paroles se montrent impuissantes à décider les marins à embarquer sur les navires de l'État. Les embargos rigoureusement appliqués y réussissent mieux, secondés aujourd'hui par les réquisitions aux municipalités. Après le 30 juin 1793, le gouvernement prend une mesure

radicale : il interrompt la délivrance des lettres de marque, et n'en donnera de nouvelles que plus de deux ans après, à l'automne de 1795 (1).

III

LE SIÈGE DE 1793 ET LA TERREUR

La démolition ou la possession de Dunkerque n'a pas cessé d'être l'idée fixe des Anglais. Au congrès d'Anvers (7 avril 1793), ils se font promettre formellement la ville par leurs alliés. Leur désir de s'en emparer est si vif, que le duc d'York commet la faute stratégique de se séparer de Cobourg pour en entreprendre le siège (2).

L'escadre du commodore John Clément, sept frégates et un brick, est déjà devant le port. Le commodore remet à un pêcheur, Charles Keiser, une sommation pour le commandant de la place, général Pascal-Kerenveyer, et la municipalité, d'avoir à lui livrer Dunkerque. La réponse est un refus formel. Conscient de ne rien pouvoir tenter de sérieux, Clément s'éloigne (avril).

Mais l'avertissement est compris. Toustain prend les mesures les plus urgentes. Il retient un approvisionnement de blé prêt à partir pour Brest ; quatre

(1) Arch. Com. Dunk., **328 ; 54,** p. 46 (autorisation ou refus de séjour aux Anglais résidant à Dunkerque). — Arch. Dép. du Nord, L **6.164, 6.165, 6.167** — Chambre de commerce, *Reg. des délib.*, **50** f. 54. — Arch. Mar. Dunk., *Correspondance ; Extraits des reg. de délib. du Directoire exécutif.* — Greffe du Trib. de commerce, *Extr. des reg. de délib. du Conseil exécutif provisoire ; lettres orig.* et *Copies de lettres*, **1** f. 73, 74, 78.

(2) Foucart et Finot, *La Défense Nationale dans le Nord...* I, 402, 403.

prises entrent opportunément avec mille deux cents rasières d'avoine (8 juillet). Castagnier procède à des expériences : il a inventé un four à rougir les boulets, que l'on installera prochainement sur tous les vaisseaux de la République (1). Il reçoit le commandement de quatre batteries flottantes et deux petits bâtiments armés et équipés par Toustain pour défendre la rade. Ce sont 48 canons et 297 hommes, avec Larmet, Lhermite, Godefroid, Cryex et D. Morel pour capitaines.

Les bouées qui repèrent les passes sont enlevées. Le 21 août, Castagnier s'embosse en rade. Le 22, le tourrier signale l'arrivée de l'armée anglaise au camp de Ghyvelde : le siège de Dunkerque est commencé. Les gens de mer vont combattre dans les rangs des soldats de terre ; il les étonneront par leur audace ; on les verra charger l'ennemi dans les dunes, armés simplement d'un sabre et d'un pistolet (2). Grâce à l'habileté et à l'énergie de Castagnier, les batteries flottantes rendront les plus grands services.

Le 24, avant le jour, il prend position à l'est de la rade le plus près possible de terre sous le fort de Leffrinkoucke. Son feu force une colonne de quatre-mille cavaliers à rétrograder, et empêche les partis qui s'en détachent de couper la retraite aux tirailleurs fran-

(1) Plus tard, on en reconnaît le danger, et on le supprime. Un arrêté du Comité de Salut public du 29 messidor an II, accorde à Castagnier 4.000 livres pour l'indemniser de ses frais d'expériences.

(2) Un matelot rentre en ville avec deux prisonniers hollandais. Le Conseil de guerre lui demande comment il a fait pour les prendre tous deux en même temps : « J'ai tourné autour de ces deux bougres en les sommant de déposer leurs armes, ce qu'ils ont fait, et ensuite ils ont été forcés de marcher devant moi à environ trois mètres de distance. » « Le commandant du 8e bataillon a dit que le nommé..., marin, demeurant à la Citadelle, a joué toutes sortes de stratagèmes pour nuire aux ennemis, qu'il en a tué plusieurs. » — *Journal du Siège*, 25 août 1793.

çais. Par deux fois le lendemain il arrête les corps de cavalerie qui cherchent à se frayer un passage le long de l'estran ; il éteint le feu de deux batteries élevées dans les dunes et qui lui envoient des boulets. Le 27, il bombarde le camp ennemi ; il voit passer une frégate et neuf caïches ennemies convoyant dix-sept transports pour Nieuport et Ostende, mais la flotte de l'amiral Mackleridge et du duc de Richmond qui aurait dû intervenir ne paraît pas : les deux chefs seront destitués.

Pendant huit jours, les équipages de Castagnier ne quittent pas le pont, et la cavalerie ennemie ne réussit pas à se faufiler par l'estran. Le 29, les boulets sont constamment tenus rouges dans les fours : vingt-trois corvettes se montrent devant Gravelines, et une frégate de trente-six canons se joint à celle vue le 27. Ces forces ne prononcent aucune attaque (1).

Les équipages surmenés n'ont pas reçu les gages qui leur sont dus depuis le 26. Ils portent plainte à leur commandant ; sans attendre les 12.000 livres que Toustain emprunte pour les payer, effrayés par la menace de deux frégates et de nombreuses corvettes, par celle d'une nouvelle batterie établie contre eux à l'abri des dunes, enfin par l'ordre inhabituel donné à la chaloupe des pilotes de rentrer au port, ils mouillent les batteries flottantes à l'ouest et à l'abri du Risban, la nuit du 30 au 31. Castagnier n'a pu que les détourner de ne pas rentrer au port.

Le général commandant la place envoie aussitôt à bord son adjudant-général, Lazare Hoche, qui adresse aux marins une proclamation enflammée ;

(1) Castagnier reçoit le commandement du brick le *Pandour*, radoubé par Toustain, mais qui ne participera pas à la défense.

deux mutins sont emprisonnés. A force de volonté, et après avoir été retardé par un vent contraire, Castagnier fait exécuter l'ordre à sa flottille de reprendre sa première position (1er septembre). Les hommes, « rentrés dans le devoir, ont témoigné tous leurs regrets de la fausse allure qu'ils avaient prise sur les apparences d'une attaque prochaine ». Les corvettes anglaises ont placé des bouées qu'il faut enlever.

En prévision d'une attaque par mer, Toustain appelle au secours de Castagnier les chasse-marées canonnières actuellement à Boulogne, Calais et Gravelines, la *Méchante*, la *Surprise* et l'*Ardente*, capitaines Robert Cornu, Robert Cary, et Godefroid. Mais la victoire d'Hondschoote délivre Dunkerque. L'ennemi plie bagage (8 septembre) ; les batteries flottantes appuient vigoureusement une sortie des assiégés, immobilisent une colonne de cavalerie, empêchent les fantassins ennemis de sortir de leurs retranchements, et font taire deux nouvelles batteries établies dans les dunes. Castagnier reçoit pour sa conduite les félicitations du ministre (1).

Le danger passé, une chaloupe canonnière demeure en faction dans la rade.

(1) Après son départ, Larmet, commandant de la station et des côtes, signale aux représentants les braves qu'il a distingués (30 frimaire an II) : Guillaume Divoort, commandant l'aviso l'*Argus*, J.-J. Austruy, Pierre Divoort, Louis Paulmier, J.-L. Baron, B.-R. Cany, officiers sur les batteries flottantes *Egalité*, *Liberté* et *République*. Larmet rappelle les services devant Anvers de P.-F. Berthelot et D. Buddaert, et demande pour eux le grade d'enseigne non entretenu. — Arch. Mar. Dunk., *Lettres* de Dalbarade et Truguet, arrêté du Comité de Salut public du 21 messidor an II. — Arch. Dép. du Nord, L **2.104** n. 21, **6.167.** — *Le Siège de Dunkerque* (1793), *documents officiels inédits*, introduction par le général Yung, Dunkerque, 1893, in-8, cf. notamment la correspondance de Toustain avec Dalbarade, et le Procès-verbal rédigé par le conseil général de la commune pendant le siège. — Foucart et Finot, *La Défense nationale...*, II, p. 40 et seq. — A. Chuquet, *Hondschoote*, Paris, s. d., in-18, p. 248.

On est alors en pleine fièvre révolutionnaire.

Le chenal est agrandi, le bassin recreusé de manière à recevoir les vaisseaux du dernier rang et les plus fortes frégates. Sur les chantiers nouvellement aménagés, on met en construction deux frégates de vingt-quatre canons ; d'autres suivront. L'Arsenal est l'objet de sévères mesures de sécurité et de police. Les blessés et les malades débarqués des navires ou envoyés par l'armée de terre encombrent les hôpitaux ; on transforme en hôpital militaire la maison des Dames anglaises. Certains approvisionnements manquent : les prises de charbon, d'eau-de-vie et d'avoine arrivées avant le siège n'ont pas comblé les lacunes. Les chevaux du service de la Marine meurent faute de foin. Les réquisitions sont autorisées par un arrêté du Comité de Salut public ; elles se succèdent sans interruption : cuirs, fers, chanvres, bois, voiles et toiles à voiles, creusets de l'ancienne manufacture de Blandecq pour fondre les pentures en cuivre des gouvernails, potasse, savon, petits bâtiments, chevaux et chariots pour les transports, et aussi les ouvriers, forgerons, calfats, scieurs de long, poulieurs, charpentiers de navires. Les forts et les batteries sont démunis de lunettes : une proclamation demande aux marins de céder les leurs. On verse à la Marine les cordes servant aux sonneries des cloches. La Société populaire de Dunkerque est invitée à ouvrir une souscription pour construire un vaisseau, par la Société des Jacobins de Melun qui donne l'exemple. La Société des Amis de la Liberté et de l'Égalité arme le corsaire l'*Égalité* qu'elle confie au capitaine Hartel. Des capitaines de vaisseaux font de même.

Les marins de Dunkerque, aujourd'hui Dunes-

Libres, transmettent aux représentants les mémoires où ils formulent griefs et réclamations. Ils se constituent en Comité. Ils affirment que ce sont les ennemis qui ont fait mettre l'embargo sur les corsaires par l'entremise des brissottins : que la Convention « daigne » le lever, et ils ruineront le commerce ennemi dans le Nord. « Les marins en général sont peu fortunés ; ils ne peuvent exister sans emploi, et ils voient avec douleur passer sous leurs yeux et journellement des riches captures. Il est déchirant pour des Français habitués de combattre et de vaincre, de voir les esclaves du tyran Georges venir insulter le pavillon tricolore impunément. » En effet, les corvettes ennemies, leurs sabords masqués, inspectent les navires en rade, et lâchent leur volée avant de regagner le large. Les marins réclament instamment des stationnaires. Leur « soi-disant Comité » est dissous par arrêté du Comité de Salut public (6 germinal an II).

A la Société populaire, les marins ont dénoncé l'ordonnateur Toustain, qui « a été un despote sous l'ancien régime », et qui est « un tyran sous le règne de la Liberté et de l'Égalité ». Ils accusent sa lenteur dans les armements, l'exagération des prix qu'il porte sur les mémoires, etc. Toustain demande à être mis en état d'arrestation pour qu'une accusation motivée lui permette de se justifier. Le 14 frimaire an II, il profite de la présence du représentant Isoré à la séance de la Société populaire pour s'y rendre. Il prouve qu'il a assuré les subsistances de l'armée navale, et a réuni en magasin pour un mois de vivres. Personne n'ose l'interpeller, mais il sera destitué le 14 janvier suivant.

On arrête alors nobles et suspects : le commandant

et les officiers du fort Rouge, Gamba, Taverne, les Coppens, Brier-Artus, P. A.-M. Bart, Moultson qui est détenu à Arras. Arrêté le 3 frimaire, an II, incarcéré à la prison de Port-Royal, transféré à la Force et de là à Port-Libre, mis en liberté par ordre du Comité de Sûreté générale le 8 vendémiaire, an III, il est à Paris en brumaire, et réclame ses armes qu'on a saisies : une épée montée en argent, un sabre de dragon, une paire de pistolets de dragon anglais (1).

Bernard Coppens sollicite de Florent Guyot son élargissement : il a, au moment de son arrestation, deux navires en armement pour la République (2) ; son père a reçu la noblesse en 1769, mais y a implicitement renoncé en refusant d'acquitter en 1771 la taxe sur les nouveaux anoblis. Chef d'une compagnie de canonniers pendant le siège, il a vendu son patrimoine en 1792 pour acheter des biens du clergé. Il n'a cessé de fournir aux dons patriotiques. Ses commis sont aux armées : il reste seul pour correspondre avec ses capitaines et surveiller ses armements. Le motif de son arrestation n'est autre que sa présence à l'assemblée de Bailleul en 1789.

On ne peut arrêter Poterin, capitaine de vaisseau et chef des classes, ni Kerguelen (3) : ils ont émigré. Le Comité révolutionnaire de Dunkerque ordonne l'arrestation de plusieurs pêcheurs qu'il accuse du même crime : ils expliquent « que leur profession les oblige à aller à l'étranger ». D'autres, « les temps étant fort

(1) Arch. Préf. de Police, Aa **134,** 77 et Ab **302,** 6.

(2) Les *Sœurs*, 500 tonneaux, cap. Sueur, et les *Frères*, 300 tonneaux, cap. Luce.

(3) En nivôse an VII, le directeur de l'enregistrement écrit à l'administration centrale que sa maison est abandonnée et en parfait état de dégradation. Il faudrait la vendre ou la réparer d'urgence.

durs », se sont installés à Ostende, où au retour de leur pêche, ils trouvent les Français au lieu des Autrichiens : la pénurie de matelots engage à l'indulgence, et on concilie la Justice et l'intérêt de la Marine en les embarquant sur les vaisseaux de la République. Quelques matelots anglais, arrêtés, sont élargis quand on s'est assuré qu'ils ont toujours navigué avec les Américains pêcheurs de baleines.

Neuf capitaines américains demandent au conseil général de la Commune à prouver leur loyalisme, en promenant dans les rues « l'effigie du roi d'Angleterre et de son vil ministre Pitt, d'une manière avilissante, et ensuite de les livrer aux flammes ». Le conseil délègue six commissaires pour assister à cette fête civique, précédés de la musique militaire (1). Huit enseignes non entretenus et officiers du commerce adressent aux représentants cette déclaration convaincue, avec un Mémoire : « Le pur amour de la patrie et l'expérience ont dicté ces réflexions aux marins dunkerquois ; leurs célèbres ancêtres, les Bart, les Jacopsen, et tant d'autres qui ont illustré ce port, ont connu ces moyens. Brûlant de marcher sur leurs traces, nous désirons tous être utiles au service de la République

(1) On trouve parmi les Américains corsaires de cette période plusieurs Nantuckois. Parmi les anciens, Dowlin a été compromis dans les affaires de baraterie de 1784-1785 qui eurent tant de retentissement ; n'obtenant pas le commandement qu'il a demandé d'un des vaisseaux de la République, il donne sa démission qui est acceptée le 5 Juillet 1793 ; arrêté comme Anglais, il obtient de Florent Guyot son élargissement, reçoit de la Municipalité un certificat d'hospitalité, et meurt en 1801 (communication du docteur Louis Lemaire). Bailey, devenu tenancier de cabaret à Ostende, fut emprisonné en 1785 pour avoir embauché des matelots à Dunkerque. Fernald a repris du service en Amérique ; coupable d'un acte de trahison envers les pilotes du Havre (fructidor an IV), Truguet donne l'ordre de l'arrêter s'il se présente dans un port de France. On a vu le rôle de Moultson. Ripner, lieutenant de vaisseau, fait partie de la division de Castagnier en germinal, an VIII.

et verser jusqu'à la dernière goutte de notre sang en la défendant contre nos ennemis naturels les Anglois, qui n'ayant jamais pu parvenir à nous vaincre, ont réussi sous le règne des tirans à faire démolir notre port ; mais sous celui de la liberté et de l'égalité, il se rétablit ; il en est sorti et il en sortira encore des hommes qui les vaincront sur toutes les mers. » Les signataires se nomment Frechon, Vandomber, Cardon, Dorr, Boyenval, Pierre Mille, Lemoyne, Artus (25 ventôse, an II).

Florent Guyot peut s'en convaincre en lisant les lettres du commissaire civil Pigeon. Étant à Dunkerque, il est allé en rade avec « son épouse » sur le *Jean-Bart*, de dix-sept tonneaux et huit pierriers d'une livre de balle, que commande Mathieu-Antoine Janssen, « brave marin qui ne sait pas parler, me dit-il, mais qui sait se battre ». Le représentant lit un exploit accompli par Janssen, et ce *post-scriptum :* « La citoyenne Guiot apprendra sans doute (déchirure dans le papier) que si elle a eu peur sur le *Jean-Bart*, les Anglais ont éprouvé aujourd'hui une plus grande frayeur, car le bâtiment s'est battu avant d'aborder. » En effet, l'ennemi portait quatre canons (1) contre lesquels les pierriers de Janssen ne pouvaient rien : deux, montés sur des pitons cassés, étaient hors d'usage ; un troisième a éclaté et déchiré les voiles du *Jean-Bart*. Janssen crie alors à ses hommes : « Mes amis, suivez-moi à l'abordage, le bâtiment est à nous ! » Dès qu'il a pris pied sur le pont, les Anglais jettent leurs fusils à la mer, en disant : « Verigoute Frenscéman ».

(1) La lettre de Pigeon dit 6, et le rapport de Janssen dit 4.

Et Pigeon demande que Janssen, enseigne non entretenu, soit promu enseigne entretenu (1).

IV

LES COQUILLES DE NOIX

Les flottilles, les « coquilles de noix », vont jouir d'une faveur singulière dans l'opinion des gouvernants. Les difficultés et l'inégalité de la lutte en haute mer, le désir de frapper directement l'ennemi au cœur, expliquent cet engouement, dont la faillite sera retentissante (2).

Au début de 1794, le Comité de Salut public veut qu'un cordon de canonnières, ininterrompu du Havre à Dunkerque, assure la garde des côtes, et surtout empêche la communication des ennemis de l'intérieur avec ceux de l'extérieur. Le résultat ne répond pas à son attente. Les mouvements de petits bâtiments ne vont plus guère cesser le long de cette côte,

(1) Arch. Dép. du Nord, L **776,** 19 ; **998,** 14 ; **1,000,** 15 ; **1.003,**2 ; **1.022,** 10 ; **1.023,** 4 ; **1.030,** 11 ; **1.033,** 2 ; **1.173,** 44 ; **1.174,** 19, 23 ; **2.103,** 3 ; **2.104,** 21, 30, 33 ; **2.105,** 10 ; **2.106,** 1, 5 ; **2.107,**1, 3, 4 ; **2.108,** 17, 18, 23 ; **2.109,** 3, 5, 6, 7, 28 ; **3.499 ; 5.889,** 23 ; **6.164 ; 6.165 ; 6.166 ; 10.169,** 11 ; **10.306 ;** Q **1.045,**35. — Arch. Com. Dunk., **328 ;** *Reg. des délib.*, 13 prairial an II. — Arch. Mar. Dunk., *Correspondance.* — Greffe du Tribunal de commerce, *Copie de lettres*, **1** f. 131. — Bibl. Com. Dunk., ms. *Coppens*, F[1], *cart.* **12,** n. 5. — *Correspondance de Carnot*, Impr. nation., II, 344. — Plucket, *Mémoires*, p. 313. — La prise de Janssen, une autre du lendemain (23-24 nivôse an II), apportent un précieux approvisionnement de charbon ; 500 rasières restent à Dunkerque, 1.500 vont au Havre, le reste à Brest.

(2) Envisageant la guerre de course, Surcouf affirmait que de petits bâtiments montés par des équipages sûrs et entraînés, pouvaient faire plus de tort au commerce anglais que de gros navires. Il arma quantité de petits corsaires, qui s'attaquèrent même à des navires de guerre. — Brongniart, *op. cit.*, p. 76.

mais ils sont insuffisamment protégés : le 30 messidor, an II, l'apparition d'une frégate anglaise suffit pour que dix-huit bateaux-pêcheurs expédiés de Dieppe à Dunkerque doivent s'abriter au Tréport (1). L'année suivante, la *Fraternité* (12 canons de dix-huit) et le *Subtil* (14 canons de six et de quatre), sous les lieutenants de vaisseau Joseph-Pierre Allemès, qui commande et Jean Meulenaer, ont ordre de doubler les bancs de Flandre, et d'aller croiser à sept ou huit lieues au nord de Buchan-Ness, de couler les bâtiments de peu de valeur, de conduire leurs prises dans les ports de Hollande ou de France, d'éviter les bâtiments de force, et de revenir souvent à Dunkerque, sans se séparer autant que possible. Ils remplissent parfaitement leur mission, du 22 ventôse au I^er^ germinal an III. Après eux, trois autres divisions de trois unités sont de même envoyées au Nord (2).

Pour soulever la Hollande, le Comité a conçu le projet d'un débarquement dans l'île de Walcheren. Vanstabel vient de ramener d'Amérique un convoi de cent-soixante dix navires de grains dont la France avait un besoin urgent : il est chargé de l'opération, dont la base sera Dunkerque. On y concentre les troupes et le matériel, après l'occupation d'Ostende

(1) « Sans délai il sera choisi et armé de petits canons, pierriers ou espingoles, fusils, pistolets et sabres, le plus grand nombre possible de bateaux ou chaloupes ayant le moins de tirant d'eau et allant à la voile et à la rame, s'il est possible ; ils seront destinés et uniquement employés le long des côtes et à les parcourir jour et nuit pour empêcher toute communication des ennemis de l'intérieur avec ceux de l'extérieur, soit par le moyen de signaux ou autrement. Ils empêcheront également qu'aucun bateau-pêcheur ou toute autre embarcation ne communiquent avec les ennemis, et ne s'éloignent pas au-delà des distances fixées par les arrêtés du Comité en date des 9, 18, 25 ventôse et 14 germinal. » — Arrêté du Comité de Salut public, 2 fructidor an II.

(2) Arch. Nat., *Marine*, BB⁴ **14,** 103, **65,** 2-15, 163 et suiv. (*Journal* de Meulenaer).

par Pichegru et de Bruges par Moreau. Vanstabel a recours aux corsaires, à Janssen, Meulenaer, Defraye, D. Morel. A la fin de thermidor, l'expédition est prête à partir d'Ostende : l'ennemi surveille les ports flamands avec des forces tellement imposantes, qu'il y faut renoncer. Les chaloupes canonnières regagnent Dunkerque, Calais et Boulogne (1).

Tous ces projets se ressemblent dans la conception, la préparation, et l'insuccès. Celui de Napoléon ne se distingue des autres que par son ampleur.

En mars 1796, un Flamand d'Anvers, nommé Muskeyn, actuellement lieutenant de vaisseau dans la marine suédoise et qui auparavant servit sur les navires de la Compagnie anversoise des Indes, présente au Directoire des propositions qui sont agréées. Il compte utiliser des chaloupes canonnières semblables à celles dont les Suédois se servirent contre les Russes. Nommé capitaine de frégate, Muskeyn visite au mois de juin Boulogne et Calais pour se rendre compte des ressources qu'il en peut tirer ; il fait encore appel à celles de Cherbourg et de Dunkerque, et il dispose bientôt dans ce dernier port de dix grandes canonnières, douze chaloupes-canonnières, et huit transports. Il va recruter des hommes à Lille et à Anvers. Le général Quantin lui amène cinq mille hommes (deux bataillons et une légion franche formant deux demi-brigades), pour la plupart des déserteurs et des étrangers : beaucoup sont des compatriotes de Muskeyn, levés malgré l'hostilité active du clergé local. Mais les militaires français refusent de servir sous les ordres et en compagnie d'étrangers : une cons-

(1) Foucart et Finot, *La Défense Nationale...*, pp. 681-689. — G. Lebas, *Hist. d'un port normand...*, p. 97.

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

LE CARNAVAL D'U

(*Voir l'explicati*

DUNKERQUOIS
s planches).

THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

piration à laquelle se mêlent les adjudants-généraux Devaux et Battencourt éclate, et Quantin l'apaise à grand'peine. On commence l'embarquement des troupes le 20 octobre ; la flottille appareille le 10 novembre.

D'après ses instructions (du 19 septembre 1796, signées Truguet), Muskeyn laisse soupçonner que son attaque vise les îles Marcouf ou Jersey et Guernesey ; il devra piquer droit sur Yarmouth, remonter la côte jusqu'à l'embouchure de la Tyne, et débarquer ses troupes qui ruineront les mines de Newcastle par le feu, détruiront les pompes et autres machines, brûleront et couleront tous les navires dans la Tyne. A défaut de pouvoir le faire, il les débarquera à l'embouchure de la rivière de Boston ou de l'Humber.

C'est identiquement le plan de Thurot.

L'exécution en est arrêtée dès la sortie du port, au printemps de 1797. Les journaux annoncent qu'un coup de vent a dispersé la flottille et que l'un des principaux bâtiments a péri corps et biens, tandis que plusieurs autres seraient tombés au pouvoir de l'ennemi. Le ministre dément ces nouvelles. La flottille comprenait vingt-quatre grandes canonnières, quarante-huit petites, quatre corvettes et huit avisos ou bâtiments légers, partagés en quatre divisions. C'est par ordre que ces divisions ont porté les unes à l'Est et les autres à l'Ouest. « L'ennemi a dû abandonner le champ de bataille ». Aucune de nos unités n'est prise, et une seule s'est échouée que l'on a pu renflouer sans perte d'hommes. En dépit d'opérations concertées avec la division de Flessingue que commande le contre-amiral Vanstabel, la flottille de Muskeyn n'a pu sortir. L'échec est flagrant, et le mi-

nistre se garde de l'avouer. Il s'en console en affirmant que la flottille « continue à favoriser le cabotage et à surveiller les côtes. » Vanstabel mourait à ce moment ; son commandement passe à Castagnier. Les équipages de Muskeyn, sans argent et mal nourris, témoignent d'un extrême mécontentement ; ils crient : « De l'argent ou point de main », et désertent en masse. Muskeyn a hâte de quitter ce pays « où on a tout fait pour me perdre », dit-il. Il conserve la la confiance du Directoire, qui le nomme capitaine de vaisseau, et l'envoie recommencer ses expériences dans les ports normands (1).

Lorsque Bonaparte est nommé commandant en chef de l'armée d'Angleterre, les bateaux et chaloupes construits ou en construction dans tous les ports, de Bayonne à Ostende, les corsaires de cent tonneaux susceptibles de servir de transports, doivent sur son ordre se rassembler au Havre et à Dunkerque, où il passe le 12 février et le 13 mars 1798, lorsque les troupes commencent à arriver. Mais le futur empereur a d'autres projets en tête : il va s'embarquer pour l'Égypte.

(1) Arch. Nat. BB⁴ **99** f. 21, **113** f. 16, 41, 91, **112** f. 19, 22, 36. — Ed. Desbrière, *Projets et tentatives de débarquement en Angleterre* (1792-1805), 4 vol. in-8, Paris, 1900, I, 71-90. Il se fait l'écho des bruits démentis par le ministre au sujet du sort de la flottille. — Voici la lettre flatteuse que le ministre écrit au commissaire David après la mort de Vanstabel : « Paris, 17 germinal, an V. — J'ai appris avec beaucoup de peine, citoyen, la mort du contre-amiral Vanstabel ; la conduite que cet officier général a tenue en Hollande, la fermeté qu'il a déployée toutes fois qu'il a été question de soutenir les intérêts de la République, lui avaient acquis des droits à mon estime, et j'étais parfaitement convaincu qu'il opposerait une barrière insurmontable aux usurpations que quelques agents du gouvernement batave pourraient tenter. Un homme de ce caractère n'est pas facile à remplacer dans un tel lieu que Flessingue, où des intérêts mixtes excitent sans cesse des discussions, et où la liberté naissante de l'Escaut est à la fois un motif d'envie et un prétexte continuel de plaintes et de dénonciations. »

Les tentatives des Anglais sur Ostende, menace indirecte contre Dunkerque, donnent une vive alerte aux Dunkerquois ; mais quand « deux mille hommes ont été faits prisonniers par deux cents républicains », le reste se rembarque, et une tranquilité relative renaît, coupée d'incidents : un navire anglais déguisé en hollandais approche la nuit et enlève la corvette des pilotes ; la corvette est renvoyée et cet attentat contre le droit des gens n'a pas d'autre suite, mais il il s'en produit un autre : la râfle des pêcheurs français de Dieppe, Boulogne, Calais et Dunkerque. En 1799, on s'inquiète des énormes préparatifs en cours à Deal et Portsmouth : l'orage va fondre sur la Hollande (1).

En prévision d'une attaque toujours possible (on parle de quarante à cinquante bâtiments chargés de pierres que les Anglais lanceraient contre Dunkerque ou Walcheren), la *Malicieuse* (18 canons de 24), la *Foudroyante* (18 canons de 24), la *Torche* (18 canons de 18), deux bricks, un lougre et une canonnière gardent la rade ; le *Fanfaron* surveille les pêcheurs. Le 30 août, une division de sept navires ennemis, dont quatre frégates de quarante à quarante-quatre canons, paraît hors de portée du canon des batteries. Au soir, l'une des frégates s'échoue ; elle jette son artillerie à la mer, et se renfloue. Le lendemain, les Anglais ont disparu. En octobre, quinze navires de guerre reviennent croiser devant Dunkerque, toujours hors de portée ; seule, une corvette essuie la volée de la *Torche*.

(1) Arch. Dép. du Nord, L **2.077, 2.110,** 21. — Arch. Com. Dunk., **328.** Arch. Mar. Dunk. *Correspondance de l'an VI.* — *Feuille d'annonces,* août 1797, février 1798.

En avril 1800, Castagnier commande la division devant Dunkerque (1): la *Poursuivante* (24 canons de 24, 10 de 8, 303 hommes d'équipage), capitaine Oreille ; la *Désirée* (24 canons de 24, 10 de 8, 4 caronades de 36, 265 hommes d'équipage), capitaine Lefebvre-Plancy ; l'*Incorruptible* (24 canons de 24, 10 de 8, 271 hommes d'équipage), capitaine Leduc ; la *Carmagnole* (28 canons de 18, 8 de 12, 307 hommes d'équipage), capitaine Hubert ; le brick la *Rosine* (12 canons de 4), capitaine Georges ; les canonnières *République* et *Joncker Lewis* (chacune 4 canons de 24, 4 canons de 8), capitaines Guéroult et Collens. Il reçoit l'ordre de rallier Flessingue, mais est bloqué par une division anglaise de deux frégates, l'*Andromeda* (40 canons), la *Némésis* (34 canons) une corvette, le *Dart* (30 canons), les bricks *Biter* et *Boxer* (14 canons), les cotres *Kent* (14 canons) et *Ann* (13 canons), une bombarde, onze canonnières, et des brûlots.

La nuit du 7 juillet, Castagnier est malade à terre. Voyant l'ennemi mouillé depuis la veille dans la grande rade, il a prévu une attaque, et demandé deux canonnières au commissaire principal David, qui n'a pu les lui fournir. Vers minuit, les gens de la *Rosine* distinguent des voiles qui entrent en rade. Ils les hèlent : elles répondent en hollandais venir de Bordeaux. Comme elles n'obéissent pas à la sommation d'avoir à mouiller leur ancre, la *Rosine*, pour donner l'éveil, tire deux coups de fusil, puis un coup de canon. Le *Joncker-Lewis* hèle à son tour les arrivants, et leur tire un coup de pierrier. En l'absence de Castagnier, Oreille signale à la division de parer au combat,

(1) Sa cornette sur la *Poursuivante* qui, avec la *Désirée*, vient de sortir des chantiers de Dunkerque.

mais déjà une frégate ennemie est par son travers, suivie de deux bricks. Deux brûlots s'allument, puis deux autres, dirigés par des péniches armées, et appuyés par des cutters et des lougres. Ils veulent profiter du courant, à ce moment en pleine force, qui les porte sur les frégates françaises. A la *Poursuivante* et à la *Carmagnole*, le *Dart*, le *Biter* et le *Boxer*, entrés par la passe de l'Est, ont répondu en flamand qu'ils vont à Ostende. Pour éviter les brûlots, les trois premières frégates coupent leurs câbles, et tirent sur le *Dard*, le *Biter* et le *Boxer*, que l'*Incorruptible* éloigne en leur envoyant une dizaine de coups de canon. Les batteries du Risban et du fort Blanc grondent à leur tour. Lhermite, chef des mouvements du port, et le commissaire David, rangent en bataille sur l'estran les troupes de la Marine, prêtes à repousser un débarquement éventuel. Plusieurs embarcations parties des frégates accrochent courageusement les brûlots, et les font échouer à la côte qu'ils illuminent le reste de la nuit. Castagnier n'a pu rejoindre son bord que trois quarts d'heure après.

Chassé par le feu de l'*Incorruptible*, le *Dart* revient au vent sur la *Désirée* et l'accroche, engageant son beaupré sur l'avant de la misaine de la frégate. La corvette anglaise et une péniche lui jettent alors quatre cents hommes, parmi lesquels des Marseillais et des Toulonnais, ivres de rhum et furieux au point que tout à l'heure ils s'entre-tueront. La *Désirée* est complètement surprise. Son capitaine donne trop tard le signal du branle-bas, qu'on ne pourra pas exécuter. Pas de fusils prêts, ni de menues armes, et l'équipage dort dans l'entrepont. Cinq hommes, sur le gaillard d'arrière, s'opposent aux premiers assaillants. Le

maître d'équipage tue le premier officier qui se présente : il est littéralement haché, et perd les deux bras. Le lieutenant de quart, Langlois, se précipite dans la batterie pour donner l'alarme. Le capitaine Lefebvre-Plancy a complètement perdu la tête. Il refuse de faire couper le câble, et répète : « Que faire ! Que faire ! » sans prendre de décision. Enfin la cloche sonne et donne l'alarme. Chacun s'arme de ce qui lui tombe sous la main. Un matelot dieppois tue un Anglais avec son couteau de poche. Un officier se défend avec un fanal. Les enseignes Michel et Demillières sont tués sur le gaillard d'arrière et dans la batterie, le lieutenant Langlois également. Seul de tous les officiers, le lieutenant d'artillerie de marine Bousquet, chef d'un détachement de cinquante hommes, s'en tire avec cinq blessures. Les assaillants massacrent trente hommes et en blessent grièvement vingt-huit à peu près sans défense. Le capitaine Lefebvre-Plancy, une balle dans la poitrine, frappé de sept coups de lance, de sabre et de stylet, meurt dans le bateau parlementaire qui transporte les blessés à terre, pendant que les Anglais appareillent vivement, et gagnent le large en enlevant la *Désirée*.

Le Premier Consul fait ouvrir une instruction contre Lhermite, David et Castagnier, qui sont arrêtés et conduits à Paris. Il ordonne de ne pas mettre en jugement les deux premiers, que leurs explications justifient suffisamment. Castagnier attend à Sainte-Pélagie le jugement qui, d'ailleurs, lui sera favorable : les vrais coupables sont morts (1).

(1) Au moment de l'attaque, l'effectif de la division comptait 1.254 hommes, dont 108 malades. — *Rapport de Le Coat de Saint-Haouen au jury militaire maritime ; Rapport de Hubert*, capitaine de frégate, com-

A partir de 1801, Boulogne est le centre vers lequel tous les mouvements maritimes convergent. (1) De Dunkerque partent les divisions de la Flottille qui s'y sont formées ou qui y ont relâché. Le 29 thermidor, an IX, le capitaine de vaisseau Meyne emmène 35 canonnières, qui passent entre la côte et la division anglaise stationnée à une lieue de Gravelines, et atteignent heureusement Calais (2). La paix d'Amiens n'est qu'une courte trêve (25 mars 1802 - 16 mai 1803) et les préparatifs sont repris avec activité. Les chantiers de Dunkerque contruisent quatre vingt-six bâtiments, et on en achète soixante et un pour servir de transports. Après une nouvelle visite du Premier Consul (2 juillet), le capitaine de vaisseau Le Coat de Saint-Haouen sort avec vingt-sept bateaux plats, une canonnière et une péniche (14 septembre), relâche à Calais, en repart, livre un combat assez vif à trois bricks, deux bombardes et deux cotres, et mouille avant la nuit devant Boulogne. D'autres divisions suivent en octobre et novembre 1803, en février 1804. Du 2 au 12 mars, le contre-amiral Verhuell arrive

mandant la *Carmagnole; Interrogatoires* des aspirants Rouzé, Perrée, Ch.-Ant. Bulle, Louis-Ed. Darras, J.-D. Butel, du lieutenant Lambert-Bousquet, du chef de timonerie Joseph Paon. — Arch. Nat., *Marine*, BB⁴ **142.** — *Rapport officiel de l'interrogatoire qu'on a fait subir par ordre du gouvernement au citoyen David...*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1899, II, 101. — *Publiciste* du 4 thermidor an VIII, lettres de Dunkerque des 19 et 26 messidor. — Mancel, *L'Arsenal de la Marine...*, p. 322.

(1) Au mois d'août, on compte à Boulogne 20 corsaires, à Calais 9, à Dunkerque 10 qui sont : la *Bellone*, 90 hommes, 16 canons ; le *Voltigeur*, 70 hommes, 14 canons ; la *Victoire*, 60 hommes, 14 canons ; le *Dunkerque*, 90 hommes, 16 canons ; l'*Espoir*, 90 hommes, 16 canons ; la *Mouche*, 60 hommes, 14 canons ; la *Société*, 60 hommes, 14 canons ; le *Lion*, 45 hommes 10 canons ; deux sans nom de 45 hommes et 10 canons. — Arch. Nat., *Marine*, BB⁴ **153** f. 147.

(2) *Lettre du contre-amiral Nielly, préfet maritime du 1er arrondissement, au Journal de Dunkerque, pour réfuter les journaux anglais*, citée par Mancel, L'*Arsenal de la Marine...*, p. 329.

avec quatre divisions de la flottille batave : il a dû se frayer un chemin à coups de canon depuis Blanckenberghe jusqu'à Ostende. Il revient avec une cinquième division en mai, et sa défense contre les croiseurs anglais lui vaut la promotion au grade de vice-amiral.

Après la proclamation de l'Empire, nouveaux départs pour Boulogne en juillet et septembre 1804 sous le contre-amiral Magon, en mars et avril 1805 ; trois nouvelles divisions bataves sont arrivées en septembre 1804. En juillet 1805, cent quarante bâtiments hollandais partent de Dunkerque, où il en reste encore cent-cinquante-sept qui se mettent en route le 30 juillet et le 20 août.

Napoléon ayant renoncé au grand projet contre l'Angleterre, ces immenses préparatifs, laissés à l'abandon, se dissolvent lentement. Pour affamer sa rivale, l'empereur imagine le blocus continental. Craignant que les smoggleurs ne pratiquent la contrebande et l'espionnage en France, il les soumet à une surveillance plus étroite, et pendant un temps leur fixe Gravelines pour port d'attache (1). En 1811, cinq péniches et un brick tiennent constamment la mer pour empêcher leur navigation (2). Des navires

(1) *Décret de Saint-Cloud,* 15 juin 1810 : les smoggleurs sont admis à Dunkerque. Ils sortiront avec des eaux-de-vie de France et des marchandises de l'Empire, et moins du triple en eau-de-vie ou genièvre de Hollande. Ils paieront un droit de 3 francs par ancre (environ 40 litres) à la sortie. Ils doivent faire leur retour uniquement au port de départ, sans chargement. Le total du prix de leurs exportations sera rapporté en lingots d'or, guinées, piastres ou traites. Un emplacement leur est réservé. L'état de leurs équipages sera vérifié. Ils remettront leurs lettres et paquets au commissaire de police, qui fera suivre les gazettes anglaises à Paris. Ils ne prendront de passagers qu'autorisés par le ministre de la police. Le genièvre de Hollande sera tenu en entrepôt réel à Dunkerque.

(2) Arch. Nat., *Marine,* BB^4 **335,** f. 86.

de police surveillent la côte : rien ne doit laisser soupçonner leur mission ni leur emploi aux corsaires, auxquels on communique leurs signaux et la défense de les visiter.

Devant la nécessité de se relâcher de la sévérité du blocus, et pour éviter la contrebande, l'empereur crée le système des bâtiments à licences, autorisés à trafiquer avec l'ennemi sous les conditions les plus strictes. Malgré tout, malgré cette sorte de soupape comme malgré les mesures répressives, combien de fissures au blocus ! L'attribution au dénonciateur du tiers du produit brut de la vente des navires désignés, à leur arrivée en un port de France, comme venant d'Angleterre ou des colonies anglaises (décret du 11 janvier 1808), est également sans portée. Il serait vain de s'illusionner : tous ces caboteurs qui rentrent après des absences plus ou moins longues, provoquées par les vents contraires et la variété infinie des accidents de mer, sont simplement allés en Angleterre porter des correspondances ou des marchandises de contrebande, et en rapportent (1).

V

LES DERNIERS CORSAIRES

L'ensemble des conditions de fait est au moins aussi défavorable à la course que les nouvelles conditions

(1) Arch. Dép. du Nord, S **7061,** Réal au préfet du Nord. — Greffe du Trib. de commerce, *Copies de lettres,* **2** f. 70 ; *Ordres* du préfet du 1er arrondissement maritime. — Arch. Com. Dunk., **328.** — Arch. de famille communiquées par M. Ad. Torris. — Mancel, *L'Arsenal de la Marine...,* p. 327 et seq.

juridiques et administratives. Si l'on compte cinquante armements de février à juin 1793, l'embargo arrête ce mouvement jusqu'en fructidor an III, où cinq corsaires prennent la mer. Viennent ensuite dix-neuf armements pour l'an IV, vingt-sept pour l'an V, quarante-trois pour l'an VI, vingt-quatre pour l'an VII, huit pour l'an VIII, dix-sept pour l'an IX. La paix d'Amiens les suspend durant un an. A la reprise des hostilités, presque tous les capitaines et les équipages des corsaires sont employés sur les bâtiments de la Flottille (1) ; un seul corsaire est armé en l'an XI, deux en l'an XII, trois en 1806. Le chiffre remonte à neuf en 1807, retombe à trois en 1808 ; il est de huit en 1809, quinze en 1810, sept en 1811, cinq en 1812, un en 1813 et un en 1814.

Le total des armements est de 233 pour vingt ans de guerre : pour les cinq années de la guerre d'Amérique, il montait à 160. La différence s'accroît si l'on considère le tonnage : il n'est plus question de frégates de 250 à 500 tonneaux qui courent les mers en escadres volantes ; rares sont désormais les bâtiments de plus de 100 tonneaux ; la majorité ne comprend que des petits lougres de 20 à 50 tonneaux. De 1790 à 1816, 143 capitaines ont commandé des corsaires armés à Dunkerque ; 96 autres sont venus en relâche fréquente, ou ont commandé des corsaires armés à Hambourg, Dantzig, Bergen, Stralsund, Ostende.

(1) Parmi les corsaires en service sur les bâtiments de la République, citons Larmet, Correnwinder, Pierre et Dominique Morel, Joseph-Pierre Allemès, lieutenants de vaisseau, Defraye, enseigne, et en 1802 Jean Moultson (49 ans), chef de division ; Pierre-Louis Lhermite (39 ans), François Meynne (40 ans), capitaines de vaisseau ; Guillaume Ripner (44 ans) et Jacques Villeneuve (27 ans), capitaines de frégate ; François Beens (39 ans), Charles Lemoyne (56 ans), lieutenants de vaisseau ; Jacques Lemoyne (55 ans), capitaine de port ; Charles Willaert (41 ans), officier de marine ; Pierre Blanckeman (28 ans), capitaine.

La décadence de la course à Dunkerque est flagrante, et son centre d'activité s'est déplacé à Boulogne (1).

Les bénéfices s'en ressentent. Nous n'avons pas de chiffres d'ensemble. Un état arrêté au 1er août 1793 par Toustain donne comme chiffres de prises 2.792.912 livres pour Dunkerque, 760.000 pour Calais, 424.165 pour Boulogne. A cette date, l'ennemi a capturé dix-neuf corsaires : Louis Tack, J.-B. Neuts, Keasbery, Jean Mollegaert, Philippe Éverard, Th. Cribens, Th. Boilan, Fernand Marten, Le Clerc, Jean Scorsserie, Jacques Neveu, Pierre Claissen, Jean Banker, Ch. Gontier, J.-B. Defraye, François Robert, J.-B. Oreille, Ch. Baclin, Jean Galiot. Leurs bâtiments jaugeaient de dix à cent tonneaux. Un état du 23 thermidor an III au dernier fructidor an V, indique trente-huit corsaires comme ayant produit 2.842.700 livres ; quatre furent perdus, et vingt et un enlevés par l'ennemi. Cette énorme proportion prouve l'aléa de la course, en présence de l'écrasante supériorité des forces navales anglaises (2). En l'an VIII, les corsaires ne fréquentent même plus les ports de Norvège, et les flottes anglaises de la Baltique, à peine convoyées, naviguent en pleine sécurité.

Il ne faut toutefois pas perdre de vue que beaucoup de corsaires de Boulogne, Calais et Saint-Valery (3), prennent le port de Dunkerque pour base de leurs

(1) Henri Malo, *Les Corsaires*, Paris, 1908, in-8.

(2) Cependant Norman compte qu'il fallut en moyenne 10 corsaires anglais pour prendre un corsaire français ; *The Corsairs of France*, p. 451 (de 1793-1815). Il établit que les corsaires français prirent aux Anglais 10.871 navires marchands, p. 453.

(3) Ballidar conduit une prise à Dunkerque en 1809. — Arch. Nat., *Marine*, FF² **25**.

croisières au Nord, que la plupart des capitaines acceptent des commandements dans l'un ou l'autre de ces quatre ports, de même que les intérêts des armateurs s'y entremêlent étroitement. Ceux de Dunkerque suivent au Nord le mouvement en avant des armées françaises : ils arment la plupart des corsaires où sont engagés les gros négociants d'Ostende, d'Amsterdam, de Flessingue, de Dordrecht, de Rotterdam, même de Stralsund, de Bergen, de Hambourg et de Dantzig. A ce moment, d'autres armateurs français armaient encore en course à Ancône et à Naples (1). Ceux du Nord conduisent leurs prises à Rostockt, Dantzig, Copenhague, Hambourg, Lubeck, Stralsund, Elseneur, Travemunde, Cuxhaven etc.

Dans les dernières années du premier Empire, la marine anglaise bloque sévèrement les côtes du continent. Il faut d'infinies précautions, par exemple, pour simplement faire passer deux frégates de Dunkerque à Flessingue. Une série de petites divisions navales, composées surtout de canonnières, installées sur l'Escaut oriental et l'Escaut occidental, sur la Meuse, le Texel, le Weser, l'Elbe à Cuxhaven, le Jahde, à Stralsund et dans la Baltique, ont la charge, tout en surveillant le blocus continental, de protéger le cabotage, de visiter les pêcheurs et les îles. L'ennemi enlève à l'occasion leurs patrouilles, et la liste des petites actions qu'elles livrent journellement est longue. Les postes des soldats qui garnissent la côte, les douaniers, se contentent de s'emparer des navires échoués

(1) Arch. Nat., *Marine*, BB^4 **318** f. 4-89, **335, 355** f. 3, **356** f. 153-173, FF^2 **29** — *Moniteur*, XII, n. 94. — A. Lefebvre, *Recueil de pièces et de documents officiels relatifs à la Légion d'Honneur*, Boulogne, 1909, in-8, p. 59.

à leur portée. Mais les corsaires agissent avec plus d'efficacité ; à Dantzig notamment, le maréchal Soult favorise les armements en course. Les capitaines J.-B. Klimrath, A. Tricon, Ch. Fouchereau et Desmolands se font remarquer par leur activité. Le dernier, en particulier, reçoit du maréchal de fréquentes missions ; il doit notamment protéger l'embouchure de l'Oder et éclairer les attérages des ports de Poméranie. Son navire, le *Tilsitt*, a pour armateurs Emmery et Vanhée. En une seule croisière, il fait sept prises qui rapportent 2.337.624 francs 41. Soult, l'un des principaux initiateurs de l'érection de la Colonne de la Grande Armée à Boulogne-sur-Mer, impose une contribution aux corsaires de Dantzig pour contribuer aux frais du monument : pour sa fructueuse croisière, Desmolands est imposé de 176.930 francs 41, qu'il verse aux mains du consul Massias (1).

Et en dépit des circonstances défavorables, la course élève à Dunkerque de nouvelles fortunes.

Les moyens d'action des capitaines sont moindres : leur bravoure et leurs qualités nautiques n'ont pas diminué. Leurs exploits, presque toujours individuels, se répètent, et répètent ceux de leurs prédécesseurs. Plucket a conté les siens avec exactitude et pittoresque dans ses *Mémoires*. Les états de service de Cornil Delattre (2) se résument ainsi : après avoir coopéré à la capture de soixante-quinze navires pendant la guerre d'Amérique, il en prend lui-même soixante-cinq de 1793 à 1805, et ramène 675 prisonniers, 260 canons, 124 pierriers, 212 espingoles, 524 fusils ; le produit brut

(1) Arch. Nat., *Marine*, BB⁴ **318** f. 4-89, **335, 355** f. 9, **356** f. 153-173, FF² **29**.

(2) Son portrait dans Foucart et Finot, *La Défense nationale...* II, 768.

de ses prises atteint près de 7.000.000. Proposé pour la Légion d'honneur par le capitaine de vaisseau Meyne en 1805, il meurt en mer l'année suivante sur le *Chasseur ;* son second, Benjamin Olivier, ramène son corps à Amsterdam. Delattre n'avait que quarante et un ans.

Étienne-Jean Blanckeman, né le 23 décembre 1772, décoré de la Légion d'honneur en 1805, est mis à prix 1.000 guinées par les Anglais. Le produit net de ses prises liquidées à Dunkerque de brumaire an VII à ventôse an XII, atteint 1.500.000 francs. Fait prisonnier le 16 novembre 1806, il subit une épouvantable captivité jusqu'en 1814. A la paix, plusieurs de ses compatriotes vont le chercher en Angleterre, et le ramènent en triomphe à Dunkerque, Mais sa santé est ruinée ; il meurt le 4 décembre 1822.

Pour les autrés il faut se contenter de citer les noms : J.-B. Correnwinder, Morancourt, Mathieu Janssen, Gaspar Malo dont une course de six semaines (13 janvier-1er mars 1808) produit net 1.014.360 fr. 24, J.-F. Leclerc, Allemès, Terragno, Vandezande, Swardroff, etc.

Le dernier corsaire armé à Dunkerque, la goëlette la *Sophie* (104 tonneaux, 14 canons, 54 hommes), est commandé par un capitaine de vingt-quatre ans, Joseph-Marie Bart, qui a déjà deux ans de grade, et a fait plus de 500.000 francs de prises, lorsque la paix arrête ce beau début de carrière (1).

(1) *Mémoire de Réant-Devries contre Blanckeman*, in-4, p. 17. — Article de Joseph Derieux dans *Feuilles d'Histoire*, 1er juin 1910, p. 533. — Foucart et Finot, *La Défense Nationale...*, II, pp. 750-775 qui utilisent les récits puisés par Napoléon Gallois dans le *Moniteur*. — C.-B. Norman, *The Corsairs of France*, Londres, 1887, in-8, n'est guère exact que lorsqu'il reproduit des pièces officielles. Il établit qu'avant la paix d'Amiens, 407 prises anglaises furent vendues à Dunkerque, p. 189. Il consacre un chapitre à Léveillé, qu'il donne comme étant de Dunkerque, et qui est de Cherbourg.

VI

L'ÉPILOGUE DE LA COURSE

La convention du 23 avril 1814 met fin aux hostilités et à la course. Le nouveau préfet maritime du 1er arrondissement, Le Coat de Saint-Haouen, arrête la sortie des corsaires et les armements (28 avril). L'ordre suit, le 23 mai, d'observer la plus stricte neutralité entre les Anglais et les Américains, en guerre depuis 1812 (1). Le Transport Office renvoie en France vingt mille prisonniers : un convoi d'un millier débarque à Dunkerque en mai 1814. En juillet, le cotre anglais, l'*Atalante*, vient à Dunkerque chercher les prisonniers anglais « s'il y en a ». On croit plus volontiers qu'il vient observer les armements qui s'y font (2).

La population dunkerquoise accueille avec satisfaction la chute de Napoléon (3). Là, « les marins sont mauvais », écrivait l'empereur : son autorité n'eut pas de prises ur cette population composite dont la nature et l'humeur ne varièrent pas depuis le XVIe siècle. Depuis l'inscription aux rôles des classes, beaucoup d'étrangers désertèrent la ville. La population qui avait atteint le chiffre de 30.000 habitants en 1790,

(1) En l'an IV, Truguet a fait retenir tous les navires américains venant d'Angleterre ; leurs capitaines favorisaient la rentrée des émigrés ; et les Anglais avaient fabriqué quantité de fausses lettres de mer américaines. L'attitude de Napoléon à l'égard des Américains varie suivant les circonstances politiques.

(2) Arch. Nat., *Marine*, BB4 **387** f. 187.

(3) Lhermite au ministre, 3 décembre 1815, dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1899, II, 84-156.

tombe à 20.000 en 1801 pour remonter à 23.845 en 1805 et se tenir à ce chiffre. La guerre, les embargos, le blocus continental n'ont pas permis au commerce de compenser la décadence de la course. A la rupture de la paix d'Amiens, le sous-préfet de Bergues écrit au maire de Dunkerque ces lignes imprévues : « Vous avez eu l'attention, citoyen maire, de m'informer que le préfet maritime avait reçu l'ordre de délivrer des lettres de marque et de favoriser la course. Je partage bien sincèrement la consternation que cette nouvelle a répandue dans le commerce » (5 prairial an XI). Jadis, la délivrance des lettres de marque était attendue avec impatience, et accueillie avec enthousiasme.

Les derniers corsaires désarmés, les liquidations se débrouillent lentement au tribunal de Commerce. A Flessingue le 17 avril, à Hambourg le 18 mai 1814, le contre-amiral Baudin et le contre-amiral Lhermite notifient aux hommes placés sous leurs ordres les événements de France, hissent le pavillon blanc sur les bâtiments des flottilles, et font prêter serment de fidélité à Louis-Stanislas-Xavier. Au Texel, dès le mois de février, les officiers hollandais commandant les canonnières de la division navale ont livré à l'ennemi et ont enfermé l'amiral Verhuell au fort Lasalle. En mai, on voit entrer à Dunkerque quinze canonnières venues d'Ostende pour être désarmées. Vingt-huit autres petits bâtiments n'ont pu venir par suite de la désertion des équipages ; la populace en profite une belle nuit pour piller tout ce qu'elle trouve à bord.

Les armements en course de la Baltique et de la mer du Nord ne pouvant plus être liquidés à Ham-

bourg, les dossiers de leurs procédures échouent à Dunkerque « comme le plus à proximité ». L'amiral Lhermite a frété pour venir de Hambourg un navire de commerce ; il y a embarqué les archives de l'administration et de la préfecture, pièces de comptabilité, liquidations des prises faites par les divisions de canonnières.

Au tribunal de Commerce, la guerre continue à coups de papier timbré. Un procès est engagé depuis 1800 entre les propriétaires d'un navire anglais et Degravier-Verquere, les armateurs du *Clairvoyant*, capitaine Sparrow-Swas. Les premiers s'obstinent à vouloir que le corsaire ait pris leur navire ; les seconds leur offrent de l'argent pour ne pas se considérer comme capturés. Les papiers du navire anglais sont truqués de telle sorte que, la prise une fois invalidée, les capteurs sont passibles de dommages-intérêts infiniment supérieurs à la valeur réelle de la prise et de son chargement. La course du *Clairvoyant* n'est liquidée qu'en 1823.

Un autre procès sensationnel est soutenu par Blanckeman, à son retour de captivité, contre ses armateurs, Réant-Devries. Suivant la coutume, capitaine et armateurs sont associés dans une série d'opérations de course et de commerce. Suivant la coutume aussi, le compte de débit de Blanckeman, durant sa captivité, s'enfle démesurément sur les livres de Réant. Le capitaine réclame 400.000 francs : sur le premier examen des pièces, le tribunal lui alloue une provision de 100.000 francs.

Les principaux intéressés meurent, la procédure suit son cours, et les héritiers en voient quelquefois la solution, qui généralement les ruine. Le calme dé-

finitif ne se fait que longtemps après l'avènement du roi-citoyen (1).

Alors, dans les greniers du greffe, la poussière s'accumula, molécule à molécule, sur cette paperasserie jaunissante dont l'encre pâlissait peu à peu, dernier vestige d'une vie intensément ardente. Un à un, les survivants de l'épopée s'éteignirent, quelques-uns chargés d'ans autant que de gloire. Nous avons pu connaître des hommes qui leur ont parlé. Seconde à seconde, le temps laissa tomber l'oubli ou sema les germes de légende sur ces noms qui se lisent encore aux pierres des églises et des cimetières, à Cadix, à Yarmouth, à Flessingue, à Amsterdam, et dans combien d'autres ports jusqu'à ceux des îles d'Amérique, et dans l'antique vaisseau de l'église Saint-Éloi qui ensevelit tant de gloires, cependant que les eaux profondes bercent le sommeil éternel des braves frappés en pleine lutte, et qui n'ont pas connu d'autre tombe.

(1) Arch. Nat., *Marine*, BB⁴ **376** f. 12, 126, 133, FF² **29.** — Arch. Dép. du Nord, L **2.109,** 3. — Greffe du Trib. de commerce, *Copies de lettres*, **2,** f. 95 ; *dossiers de liquidations*. — Arch. Com. Dunk., **328.** — Chambre de commerce, ms. *Diot l'aîné*, p. 287. — Arch. Torris. — Arch. Mar. Dunk., *Lettres*, 1814. — *Factums* Réant contre Blanckeman, et Blanckeman contre Réant. — *Feuille d'annonces*, *passim*. — Plucket, *Mémoires*, *passim*. — Mancel, *L'Arsenal de la Marine...*, p. 361. — Henri Malo, *Les Corsaires américains à Dunkerque*, in fine.

ANNEXES

ANNEXE I

MODÈLE DE CONGÉ DÉLIVRÉ EN 1738

N° 133. — Louis-Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, amiral de France :

A tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut ; sçavoir faisons que nous avons donné congé au Sieur Cornelis Herpein, maître et capitaine du navire frégatte nommée l'*Aurore*, du port de 150 tonneaux environ, monté de douze pièces de canons et de..... pierriers, étant de présent au port de Dunkerque, de faire équiper en guerre et marchandise ladite frégatte l'*Aurore*, armer et munitionner de toutes choses nécessaires, la charger de telles marchandises que bon lui semblera pourvu qu'elles ne soient ni prohibées ni défendues, pour aller trafiquer au cap François ou autres ports de l'isle et cote de Saint-Domingue, colonie françoise de l'Amérique, et, en ce faisant, faire la guerre aux ennemis de l'État, à tous corsaires, pirates, forbans, gens sans aveu et autres qui voudront empêcher la liberté du commerce aux sujets du roi ; pourra aussi courir sur les vaisseaux, barques et autres batiments de mer, tant françois qu'étrangers, faisant le commerce étranger et prohibé aux isles françoises de l'Amérique, les réduire par la force des armes, les prendre

et amener dans l'isle la plus prochaine du lieu où la prise aura été faite, après avoir toutefois donné caution de même que s'il armoit en guerre, sans quoi la présente commission ne lui pourra être délivrée, à la charge par ledit Cornelis Herpein de garder et de faire garder par ceux de son équipage les ordonnances de la marine, porter et faire porter pendant son voyage le pavillon des armes du roi et les nôtres, faire enregistrer le présent congé au greffe de l'amirauté le plus proche du lieu où il fera son armement, y mettre un role signé et certifié de lui, contenant les noms et surnoms, naissance et demeure des hommes de son équipage, faire son retour audit lieu on autres ports des isles de l'Amérique ou de France, y faire son rapport par devant les officiers de l'amirauté et non autres, de ce qui se sera passé durant son voyage, nous en donner avis, le tout conformément au reglement rendu par sa Majesté le 23e jour de juillet 1720. Prions et requerons tous rois, princes, Potentats, États, Républiques, Amis, Alliez et Confederez de cette couronne, leurs Amiraux, Gouverneurs de leurs provinces, villes, ports, havres, et passages, capitaines, chefs et conducteurs de leurs vaisseaux et équipages et autres leurs officiers et sujets qu'il appartiendra, de donner audit Herpein toute assistance, passage et retraite en leurs ports avec sondit vaisseau et ce qu'il aura pu conquérir, offrant de faire le semblable lorsque nous en serons par eux requis. Mandons et ordonnons aux vice-amiraux, lieutenants généraux des armées navales, chefs d'escadres, capitaines de vaisseaux et à tous autres officiers de marine qu'il appartiendra, de laisser surement et librement passer ledit Herpein avec sondit vaisseau et équipage et tout ce qu'il aura pu conquérir pendant son voyage en vertu du présent congé, sans lui donner ni souffrir lui être fait ou donné aucun trouble ni empêchement, mais au contraire lui accorder faveur et assistance dont il aura besoin ; et ne servira le présent

congé que pour un seul voyage. En témoin de quoi nous avons signé ces présentes, et fait opposer le sceau de nos armes, et contresigner par le secrétaire général de la marine. Versailles le 25 septembre 1738.

Signé : Louis-Alexandre de Bourbon.

Délivré à Dunkerque le 27 septembre 1738
et reçu 60 livres, signé : Darluy.

Par son Altesse Serenissime
illisible.

ANNEXE II

LETTRE DE MARQUE ANGLAISE, CÔNTRE LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

(1779)

George Trois (1) par la grace de Dieu Roy de la grande Bretagne, france et Irlande, deffenseur de la foy, A tous peuples que ces presentes parviendront Salut ; comme par un acte passé en parlement la dix Septième année de notre Reigne, Chapitre Sept, il est arretté que le lord grand Amiral de la grande Bretagne, ou les Commissaires pour l'exécution de la charge du Lord grand Amiral de la grande Bretagne alors en charge, trois ou plus d'eux, ou toute personne ou personnes par luy ou par Eux authorisées et appointées, fera et pourra de et après le vingtième Jour de février mil Sept cent Soixante dix Sept a la requette de tout négociant ou Negociants Etant propriétaire ou propriétaires de Vaisseau ou Navire Employé dans le commerce ou retenu a notre service donnant la caution et

(1) On a scrupuleusement respecté la graphie de l'interprète-juré qui a traduit ce document.

Sureté y ordonné délivrer une ou plusieurs Commissions à telle personne ou personnes que le négociant ou Négociants nommeront pour Commander, et en cas de mort Successivement de tel vaisseau ou navire, pour attaquer Surprendre Saisir et prendre avec tel Vaisseau ou Navire ou avec les Equipages d'Iceluy tous Vaisseaux navires et Marchandises, biens et Effets quelconques, appartenants aux habitans des Collonies de l'Amérique Actuellement en Rebellion ; et Tous Vaisseaux ou navires avec leurs cargaisons appareaux et fournitures Appartenants à nos sujets En la grande Bretagne ou Irlande, qui seront trouvés Commercer aux et des dites Colonies Contraire à la teneur du Chapitre Cinq d'un acte passé dans la Seisieme année de notre Reigne intitulé un acte qui deffend tout Commerce et Communication, avec lesdittes Collonies ; et de porter lesdits vaisseaux et navires en Jugement dans notre haute cour d'amirauté d'Angleterre ou tel autre cour d'Amirauté qui est ou sera cy apres a cet Effet authorisé, Et comme Guilliaume Marsh Marinier et proprietaire du navire nommé l'Allouette Employé au Commerce, a par écrit suplié nos dits Commissaires à l'execution de la charge de notre grand amiral de la grande Bretagne et Irlande, que nous voudrions ordonner de delivrer à luy, ledit Guilliaume Marsh, une commission pour être Commandant dudit navire, et que sur Iceluy nos dits commissaires ont délivré un pouvoir sous leurs Seings et Seau du Bureau, Voulant et requerant le juge de notre haute cour d'amirauté de delivrer hors de la dite Cour une Commission audit Guilliaume Marsh d'armer en guerre ledit navire nommé l'Allouette du port de cent quatre vingt quatre Tonneaux, duquel ledit Guilliaume Marsh a le Commandement et comme ledit Guilliaume Marsh nous a donné suffisante caution et Suretées, En notre dite haute Cour d'Amirauté Conformement à l'Effet et forme Mentionné dans nos Instructions dont Copie d'Iceux est délivré audit

Capitaine Guilliaume Marsh, Sachez que pour cela par ces présentes nous accordons Commission a et permettons et authorisons ledit Guilliaume Marsh d'armer en guerre ledit navire nommé l'Allouette ayant le derriere étroit sans Taille mer, et a un mat chargé de provisions et du port de cent quatre vingt quatre tonneaux ayant seize Canons de quatre livre de balle, et douze pierriers, Naviguant du port de folkstone, et destiné à un voyage du port de folkstone à l'amerique Occidentale, et de retour à la grande Bretagne, du quel le susdit Guilliaume Marsh est le seul propriétaire, Équipé de Soixante hommes, et avec ou tel vaisseau ou navire ou avec l'Équipage d'Iceluy, attaquer Surprendre Saisir et prendre touts vaisseaux ou navires, Marchandises biens et Effets quelconques appartenants aux habitans des Colonies americaines presentement en Rebellion ; et tous vaisseaux Et navires avec leurs Cargaisons apparaux et fournitures ; appartenants à nos Sujets en la grande Bretagne et Irlande qui seront trouvées commercer aux et desdits Colonies contraire à la teneur du chapitre cinq de l'acte de parlement passé dans la Seisieme année de notre Regne susmentionné ; lesquels Vaisseaux et navires sont déclarés Saisissables ; par navires marchands Employés en cette navigation, ou Retenus en notre Service ayant Commission a cet égard, Conformément au chapitre Sept de l'acte de parlement passé la dix septieme année de notre Reigne, et Concernant lesquels Saisies pour la bonne guide et conduite des Commandants de tels Vaisseaux et navires certaines Instructions ont été publiés sous le Seing Royal, et signé Manuel, portant datte de Saint-James le vingt septieme Jour de mars mil sept cens soixante dix sept, et de les amener en tel port qui sera le plus Convenable afin qu'ils soient legallement adjugés, en notre dite haute cour d'Angleterre, ou devant tous Juges de tels autres cours d'Amirautées dans nos domaines, qui sont duement authorisées

— Lesquels Étants condamnées il sera permis a et pour ledit Guilliaume Marsh de vendre et disposer de tels vaisseaux, navires et marchandises ainsy adjugés et condemnées de telle sorte et manière qu'il est accoutumée par la cour de l'amirauté ; Excepté en tel cas ou il est autrement ordonné par nos dites Instructions pourvu que rien ne soit fait par ledit Guilliaume Marsh, aucun de ses Officiers Mariniers ou Equipage, Contraire à la vraye Intention de nos dites Instructions a luy delivrées avec les présentes, mais que lesdites Instructions, tous, et chacun d'Iceux pour autant qu'il leur ou aucun d'Eux puisse regarder seront en toutes particularitées bien et duement Executes et observées, Et nous prions, et requerons, tous Roys, Princes, Potentas, Etats et republiques, Etants nos amis, et alliés, et tous autres qu'il peut appartenir de donner dans leurs ports audit Guilliaume Marsh, son navire, Equipage et prises, touttes aides Assistance et Secour sans luy faire ou souffrir qu'il luy soit fait aucun tord, trouble ou Empêchement, offrant le reciproque En etant par eux requis, et nous voulons et requerons tous nos officiers quelconques de luy donner secour et Assistance quand l'Occasion le requerera, En témoignage de quoy nous avons fait apposé aux presentes le grand Seau de notre haute cour d'Amirauté d'Angleterre, delivré à Londres Ce vingtieme jour de Janvier de l'année de notre Seigneur mil sept cens soixante dix neuf et le dix neuviéme de notre reigne, signé : Godefroy de Farrant, greffier.

Je soussigné Interprète Juré de l'amirauté de Dunkerque, Certiffie avoir traduit de l'anglois en françois la pièce Cydessus transcritte conformement à son Original. Ce fait rendu audit Dunkerque le neuf mars mil sept cens soixante dix neuf.

L. Ollivier.

ANNEXE III

MODÈLE DE LIQUIDATION GÉNÉRALE EN 1780.

AMIRAUTÉ DE
ANNÉE 17

Du 7 Décembre 1780.

Liquidation Générale et définitive de la première et Seule Course du Corsaire, le..... armé à..... Capitaine..... Armateurs les Sieurs.....

Commencée le..... et finie le..... ledit Corsaire ayant Desarmé.

Extrait des Minutes du greffe de l'Amirauté de.....

Aujourd'hui..... Jour du mois de..... Etant en la chambre, par devant nous lieutenant général de l'Amirauté de..... Est Comparu le procureur du Roy de ce siége, qui nous a représenté que la course du Corsaire le..... Etant finie, les Comptes d'Armement, relâches et desarmement, celui de la vente dudit Corsaire, agrès et apparaux, et munitions en dépendans, avec les pieces Justificatives, etant déposés à notre greffe, ainsi que le réglement des parts des officiers majors, officiers marinier, officiers Volontaires, Matelots et autres gens de l'Equipage : qu'enfin les liquidations particuliéres des prises dont il s'est emparé, étant faites, il Convient de faire la liquidation général, du produit de la dite course, en Conséquence, il requiert, Conformement à la declaration du 24 Juin 1778, qu'il nous plaise y procéder sans delais, et a signé.....

Sur quoy, faisant droit sur le requisitoire du procureur du Roy, nous avons ordonné qu'il Sera par nous presentement procédé et en sa présence, à la liquidation générale et définitive des prises faites par ledit Corsaire le..... pendant la durée de sa Course ; A cet effet, après avoir examiné, arretté et verifie Sur les pieces Justificatives, les

dits Comptes d'Armement, relâches et désarmement ; celui de la vente dudit Corsaire, agrés et Munitions ; les liquidations particulières par nous faites, et le réglement des parts, le tout déposé à notre greffe, nous avons formé le produit de ladite course, Ainsi qu'il Suit.

Premierement la somme de..... pour le montant net de la prise le..... Suivant la liquidation particuliere dressée à..... le ..... cy .....
celle de..... pour le montant Net de rançon des deux prises nommées.....
Suivant..... autre liquidation dudit jour dressées a... ..... cy .....
les quelles Sommes revenant a celle de.....
forment le produit total de la course, cy .....

Dépenses Communes. — De laquelle Somme il doit être deduit pour les dépenses Communes entre les Interessés et l'équipage a la somme de..... accordée en gratification aux blessés et aux veuves des officiers ou gens de mer qui ont été tués dans les differens Combats que ledit Corsaire a essuyés, Conformement a l'article XXXV de la Declaration du 24 Juin 1778 cy ... .
celle de..... pour la Commission des armateurs, suivant (l'art.) part XX de la Declaration du 24 Juin 1778, sur..... produit de prise Conduite dans le port d'armement.....
et sur..... produit de..... prise Conduite dans une autre port que ce dernier, administrée par un Commissionnaire, Conformement au même article, cy .....
celle de..... promise au..... Conducteur de prise, Conformement à L'art. XXX de ladite déclaration, cy .....
celle de..... promise au Capitaine dudit

Corsaire, pour lui tenir lieu de dedommagement du Coffre du Capitaine pris, en exécution de l'art. XXIX de la Susdite Déclaration, cy .....
celle de..... a qu'oy nous avons réglé nos honoraires, Ceux du procureur du roy et du greffier aux operation de la présente liquidation Conformement autarif de 1770, cy.....
plus celle de..... pour l'expedition du greffier, cy.....
plus celle de..... pour les huit Sous pour livre dus au Roy sur les expeditions du greffier cy.....
..... et finalement, pour l'impression de la présente liquidation la Somme de .....
forment ensemble, les dits articles, la Somme de.....
partant, reste à repartir la Somme de.....
dont le tiers, revenant a l'equipage, est de ...
..... cy .....
et les deux tiers revenant aux intéressés, de. .
...,..... Somme pareille .....

Décompte de l'équipage. — Sur ladite Somme de..... formant le tiers de l'equipage, il Convient de déduire pour les avances qu'il a reçues, la Somme de..... plus, la Somme de..... pour frais de foyhus,
forment ensemble, les dits articles la Somme de.....
Reste pour le tiers de l'equipage la Somme de.....
Sur laquelle il Convient de déduire encore les Six deniers pour livre, attribués aux invalides de la marine, montant à la somme de..... partant, reste net et liquide audit Equipage, pour son tiers la Somme de..... ,.....
Aux payement de laquelle somme de .....
nous avons Condamné les dits armateurs, même

par Corps, pour être répartie entre ledit Equipage, suivant le réglement des parts, arrette le . . . . . Conformement à la Déclaration du 24 juin 1778.

Decompte des Interesses. — Nous avons procédé également à la fixation de ce qui revient aux Intéressés à l'Armement dudit Corsaire le . . . . . dont les deux tiers dans le produit Net des prises et rançons cy Dessus montent a la Somme de. . . . . .a laquelle Somme il Convient d'ajouter celle de . . . . . , . pour le Montant de la vente du Corsaire, agrés et munitions, Suivant un Compte particulier, cy . . . . . partant, il revient en tout aux Armateurs la Somme de. . . . . Sur laquelle Somme de. . . . . il Convient de deduire celle de. . Seulement pour les frais d'Armement et mise hors du dit Corsaire Distraction faite de . . . . . pour les avances dont il leur a été fait raison sur le tiers de l'Equipage cy . . . . . plus, celle de . . . . . pour les frais de relâche et Désarmement, cy . . . . . et finalement celle de. . . . . pour. . . . . cy. . . . . Revenant les dits articles à la Somme de. . , . . Sur laquelle somme et bénéfice, doivent être prélevés les Six deniers pour livre attribué aux dits invalides de la marine, Conformement à La Susdite declaration du 24 Juin 1778, Montant à. . partant, il reste Definitivement et liquide de tous frais, et en bénéfice à partager entre les intéressés audit armement, la Somme de. . . . . en proportion et relativement a leur intérét ou action cy . . . . . .

Décompte des six deniers pour livres des Invalides de la Marine. — Et finalement nous avons procédé au décompte des Six deniers pour livre revenant aux invalides de la marine, par la présente liquidation.

1er Sur la Somme de. . . . . pour le droit de Commission des armateurs relativement aux prises administrées par eux ou par des Commissaires la Somme de. . . . . .

2e Sur celle de. . . . . accordée au Conducteur de prise, Somme de . . . . . .

3e Sur celle de. . . . . accordée au Capitaine preneur, pour lui tenir lieu de dédommagement du Coffre du Capitaine prise la Somme de . . . . . .

4e Sur celle de . . . . . montant du produit Net à repartir entre l'Equipage, la Somme de . . . . . .

5e enfin Sur celle de. . . . . restant en bénéfice et liquide de tous frais à partager entre les interesses, la Somme de . . . . . .

formant ensemble les dits articles La Somme de. . . . . qui Sera retenue par les Armateurs et par eux payée au trésorier des Invalides de la marine, à quoy faire Contrainte même par Corps, cy. . . . . .

Fait et arretté la presente liquidation Generale et definitive, par nous officiers de l'Amiraute Sus dite A . . . . . les jours, mois et an que Dessus.

Arch. Greffe Trib. Com. Reg. d'arr., régl., ord., f. 73.

ANNEXE IV

ACTE DE SOCIÉTÉ (11 *Avril* 1783)

Conclu et arreté entre nous soussignés Concernant L'entreprise et armement Marchand a nous proposés par le

sieur Clouet, dont le projet et les conditions sont Exposés cy aprés.

Par Le sieur henry marie Clouet, propriétaire armateur du navire Briq le *petit Dunkerque* du port d'entre cinquante a soixante tonneaux environ.

Ledit Briq sera monté de Douze hommes d'Equipage sous le Commandement du sieur J. Bte Michel Baudu du havre capitaine de Long cour reconnu pour tres habile marin et particulierement pour sa Connoissance de tout le Continant de Lamerique septentrionnale, Ledit Briq amaré en ce port et après y avoir pris sa Cargaison fera voile pour tel port de ladite amerique pour lequel Ledit sieur Clouet trouvera convenable de le destiner ou ladite Cargaison sera vendu, ou troquée en total ou en partie ; et remploi sera fait des Deniers provenant des Marchandises vendues, en D autres Marchandises dud. pays, pour conjointement les Marchandises reçues en troc Composer le retour dudit Navire en ce port ou lesd. Marchandises seront aussi vendües : Comme aussi ledit navire Briq sera aussi vendu à ladite Amerique, sil est trouvé convenable pour le plus grand avantage dudit armement, et un autre navire sera acheté pour le retour en Europe.

Ledit sieur Clouet Estime que Ledit armement Marchand, Mise hors dudit navire et gages D'Equipage Comprïs, avec sa Cargaison, pourra monter a la somme de soixante mille Livres tournois environ, sans neanmoins garantir le plus ou le moins, et rendra compte dudit armement a Messieurs les interessés aprés le Depart dudit Battiment qui aura Lieu le plutot possible.

Les actions sont Etablies par sommes fixes de mille Livres ; on ne pourra souscrire le present acte pour moins : les interessés payeront comptant a la premiere requisition dud. armateur les sommes pour lesquelles ils auront souscrit le present acte et ne pourront differer le payement sous quelque pretexte et Causes que ce soit.

Ledit armateur delivrera aux souscripteurs des Cessions en forme Lors du susdit payement et ne sera astraint a reconnoitre pour interessés que ceux qui auront souscrit ledit acte.

Le sieur Clouet se reserve les pouvoirs les plus amples et les plus Etendus de diriger La susdite entreprise suivant qu'il trouvera convenir pour le bien Commun des interessés, en consequence, est pleinement authorisé par le present acte a Donner en ce port telle Cargaison aud. navire ainsi que de le destiner pour tel port, Baye ou Rade de L'amerique septentrionnale que bon lui semblera, a donner au Capitaine et personnes aux quels il trouvera Expedients de confier les interets communs ou la regie et Direction des affaires dud. navire et cargaison en Amerique les pouvoirs les plus amples et les plus Etendus, de vendre et troquer lad^e Cargaison en totale ou en partie, ainsi que de recevoir en troc les Marchandises qu'ils trouveront les plus convenables et de faire remploi des deniers provenans de ce qu'ils vendront suivant qu'ils le jugeront le plus utile pour le bien commun, Meme de vendre le susdit navire Briq *le petit Dunkerque* et en acheter un autre sil en est nécessaire pour le bien des interessés.

Ledit armateur est pleinement authorisé par le present acte de faire vendre Les Marchandises de retour ainsi que le navire qui Les apportera et d'en recouvrer seul le montant, ainsi que d'envoyer une ou plusieurs personnes Chargées de sa procuration suivant qu'il le trouvera convenir pour le bien commun dans les endroits ou ledit navire seroit dans le Cas de relacher ou d'etre tenu pour quelque Cause que ce soit, Meme a Paris si le cas L'Exigeoit, enfin il est authorisé de faire tout ce qu'il Jugera Expedient pour le bien de L'armement, renonçant a cet Effet a tout ce qui pourroit être contraire aux authorisation et pouvoir cy dessus mentionnés.

Il sera alloué au sieur Clouet, armateur, pour sa Com-

mission, *deux pour cent* tant sur ledit armement dudit navire que sur toutes les Marchandises qui composeront sa cargaison, et deux pour cent sur la vente en Europe des Marchandises de retour et du navire qui les aura apportés.

S'il survenoit des Difficultés entre Larmateur et les interessés, elles seront irrevocablement terminées par quatre negociants de cette ville dont deux seront nommés par Messieurs les intéressés et deux par l'armateur.

SOUSCRIPTION

Nous soussignés reconnoissons nous interresser comme par ces presentes nous nous interressons dans Larmement et Cargaison du navire Briq le *petit Dunkerque* dont led. sieur Clouet est proprietaire et armateur sous les Clauses et Conditions Exprimées en L'acte cy devant transcrit, et ce pour les portions Enoncées en tete de nos signatures et nous nous obligeons de les payer a la première requisition dud. sieur Clouet qui nous en donnera la Cession; en consequence nous donnons pleine authorité et pouvoir audit sieur Clouet Darmer et Davituailler ledit navire Briq et lui donner sa Cargaison de Marchandises qu'il trouvera convenable pour cette Expedition le plutot qu'il lui sera possible, ainsi que de payer L'Equipage aux meilleurs prix qu'il pourra enfin de diriger ladite entreprise suivant qu'il le trouvera convenir pour le bien commun, prenant a nos risques. perils et fortune le resultat de la susdite entreprise et ce au prorata de L'interet par Chacun de nous souscrit ratiffiant, et approuvant D'avance, a present, comme cy aprés tout ce que ledit armateur Jugera appropos de faire pour l'interet dud. armement obligeant etc renonçant etc s'obligeant ledit armateur de son cotté de rendre bon et fidel compte de la susdite Entreprise comme de faire enregistrer les presentes au greffe de L'amirauté de cette ville·/.

Fait à Dunkerque, le 11 avril 1783.

Bon pour dix Mille livres tournois. Marbbaisse.

Bon pour dix actions de mille Livres chacune, Sneetz.

Bon pour Deux mille Livres tournois pour Compte de M. Campaigne Greffier d'Hazebrouck. Bomard.

Bon pour Deux mille Livres tournois. Bomard.

Bon pour six mille Livres tournois·/. D'Interet En L'acte de L'autre part. N : Chieus.

Bon pour quatre mille Livres Tournois d'Interet en L'acte de L'autre Part. W. Vallart.

Bon pour mille livre. J : B : Delannoy.

Bon pour mil Livre. Landrieu fils.

Bon pour mille Livres d'interest en Lacte de Lautre part. C. G. Delaporte.

Bon pour trois mille, la veuve de Fontaine.

Enregistré au Greffe de L'amirauté de Dunkerque, Le 19 novembre 1784.

Eng^{t} payé par le Sieur Prieux, Janssoone.

Arch. Greffe Trib. Com. Dunk.

ANNEXE V

engagement d'équipage (1808)

Engagement

Corsaire Cutter	Capitaine	Armateur
La Revanche	*J. Vanvlieme-Crepin*	*Ch^{s} Torris*

Nous soussignés officiers Majors, Maitres, Matelots, Volontaires, Novices et Mousses, tous formant l'Equipage du Corsaire Cutter la *Revanche* Capitaine J. Vanvlieme-Crepin, ou tout autre prenant le Commandement en sa

place, armé en ce port d'Anvers par Mons^r Charles Torris de Dunkerque.

Consentons à faire vingt ou quarante Jours de Course et de mer effectifs sur les Ennemis de l'Etat et ce, aux Conditions et obligations suivantes :

1° Promettons Obéissance et subordination à nos Chefs en tous ce qu'ils nous Commanderons pour le service et le bien commun

2° tous les jours de relaches et les séjours que nous ferons dans les rades ne seront point Compris dans les vingt ou quarante jours de Croisière

3° Il est Entendu, que dans les relaches que le Corsaire serait obligé de faire dans les ports, l'Equipage ne pourra prétendre aucun salaire pour ses journées et rien autre que sa nourriture aux frais de l'armement, soit qu'il la prenne à bord, soit qu'elle lui soit payée aux prix cy après, ce qui sera aux Choix de l'armateur et du Capitaine savoir :

au Capitaine	7^liv	10^s	par jour
au second	6	»	
au p^er Lieutenant	5	»	
aux autres Lieutenants	4	10	
aux Cap^es de prises et Maitre d'Éq^e	4	»	
aux autres Maîtres :			
Cap^es D'armes et pilotes	3	10	
aux quartiers Maitres	2	10	
aux Matelots et Volontaires.	2	»	
aux Novices et Mousses.....	1	10	

4° La même indemnité de vivres sera payée aux Equipages des prises pendant leur séjour dans les ports ou elles auront été amenées, et il leur sera Egalement payée pour leur Conduite Jusqu'au port de l'armement ou celui

que leur aura désigné le capitaine savoir : par Myriamètres ou deux lieues.

	fs. c.		fs. c.
Au Capitaine.....	3 00	aux Matelots	0 60
au second.....	2 00	aux Volontaires, Novices et mousses..	0 50
au lieutenant.....	1 50		
au quartier-Maitre ..	0 80		

En cas de Désarmement dans un autre port que celui de Dunkerque, il sera payé la même Conduite

5° Nous déclarons Unanimement Consentir à déroger formellement par le présent Engagement aux dispositions de l'article XCIII de l'arrêté du deux Prairial au Onze, lequel fixe la Commission des Capitaines de Corsaires à raison de deux pour Cent sur le net produit des prises ; nous sommes Convenus et Convenons d'allouer au capitaine Vanvlieme Cinq pour Cent sur le produit brut des Prises pour le tiers qui nous revient, l'Excédent ou la différence de ces deux rétributions sera précompté par l'armateur dans le décompte de nos parts aux prises au prorata de ce qui pourra nous revenir à chaqu'un.

6° Pour tous les cas non statués par le présent Engagement, il en sera réglé d'après le dit Arrêté du deux prairial an XI et les Ordonnances de la Marine.

Fait en triple à. . . . . le. . Août An 1808, pour l'un être déposé au bureau de l'Inscription Maritime de ce port, l'autre être remis à l'armateur et le troisième rester entre les mains du Capitaine pour être strictement exécuté

S.S. Bartin, J. Vanvlieme-Crépin.
DB. Vanhaverbeke, et + des hommes

Arch. Liénart.

CAPITAINES DE MER DE DUNKERQUE

(1744-1815)

Abréviations. — t. = tonneaux ;
c. = canons ;
car. = caronades ;
esp. = espingoles ;
p. = pierriers ;
h. = hommes.

Note. — Sur les petits corsaires, les canons sont généralement de 3 à 6 livres de balle. On en trouve d'une demi-livre. Les caronades sont de 12 à 24 livres.

Beaucoup de navires sont armés successivement dans deux et trois ports, pas toujours par les mêmes armateurs.

On a compris les armements d'Ostende, Amsterdam, Hambourg, Stralsund, Dantzig, pour la période 1806-1814 : le capitaine, le navire, ou l'armateur sont de Dunkerque.

Il n'est pas toujours facile de discerner les armements de Boulogne, Calais et Dunkerque. Il en est de Saint-Valery, de Dieppe, de Cherbourg, de Saint-Malo, mais pas en grand nombre.

On peut considérer cette liste comme complète pour les guerres des règnes de Louis XV et de Louis XVI ; nous ne saurions être aussi affirmatif pour les guerres de la Révolution, où la bonne tenue des archives ne fut pas la préoccupation dominante.

Abbott Thomas, américain, l'*Escroc*, 30 t., 2 c., 6 p., 18 h. (1782), p. 128.

Albert, le *Poisson-Volant* (1810).

Allemès Joseph-Jean, le *Vengeur* (1797), la *Légère*, 14 c., 58 h. (1798), le *Marengo*, 14 c., 60 h. (1801), l'*Hirondelle*, 121 t., 28 c. (1804-1805).

Allemès Joseph-Pierre, lieutenant de vaisseau, la *Fraternité*, 12 c. de 18 (1795), pp. 223, 234, 238.

Allemès Louis, le *Lion*, 4 c., 35 h. (1797).

Allemès Pierre, les *Trois-Sœurs*, 15 t., 2 p., 18 h. (1746-1747), le *S.-François*, 25 t., 2 c., 6 p., 35 h. (1748), le *Franc-Maçon* (1756-1757), le *Homard* (1759), la *Jalousie*, le *Maraudeur*, 40 t., 8 c., 4 p., 45 h. (1760), pp. 37, 51, 86.

Altazin Pierre, de Boulogne, la *Comtesse-d'Ayen*, 70 t., 6 c., 8 p., 50 h. (1758).

Altazin, l'*Etoile* (1805-1806), la *Princesse-de-Bologne* (1808).

André Jean, le *Marquis-de-Brancas*, 45 t., 10 c., 2 p., 65 h. (1744), tué à l'ennemi, p. 38.

Anguier Pierre, de S.-Valery, l'*Aventurier*, 55 t., 6 c., 8 p., 60 h. (1745), le *Bien-Trouvé* (1746), le *Tiercelet*, cotre du roi (1760), lieut. de frég. (1775), une canonnière du roi (1778), chev. de Saint-Louis (1781), mort le 21 juin 1787, pp. 23, 24-26, 29, 51, 61, 148.

Anquetil Jacques, de Boulogne, la *Jalousie*, 80 t., 10 c., 6 p., 81 h. (1747), p. 41.

Anthon Nicolas, américain, la *Comtesse-de-Lamarck*, 20 t. (1745), l'*Eclipse*, 150 t. (1781-1782), p. 125.

Aranjo Joseph, le *Vandezande*, 6 c., 22 h. (1798), le *Poisson-Volant* (1810).

Arminot-Duchatelet Claude, le *Petit-Gendarme*, 15 t., 4 c., 8 p., 21 h. (1782).

Arnold Jonathan, américain, le *Serpent*, 30 t., menues armes, 11 h. (1782).

Astugue, la *Jalouse* (1794).

Audibert Joseph-Antoine, la *Jeune-Gravelinoise*, 10 t., 4 p., 18 h. (1781). Mort en mer, pp. 2. 22.

Audibert Nicolas, une prame du roi (1764), se distingue sur la *Félicité*, frég. du roi (1765).

Audibert Pierre, de Boulogne, le *Rusé*, 14 c., 45 h. (1799).

Audinet Jean, de Pauillac, le *Héros-du-Nord*, 57 t., 12 c., 2 caronades (1810).

Bachelier Godefroid, l'*Amitié*, 20 t., 4 p., 32 h. (1744), les *Trois-Frères*, 45 t., 6 c., 12 p., 55 h. (1744-1745), les *Trois-Sœurs* (1747), la *Subtile*, 8 c., 12 p., 90 h., la *Ressource*, 10 c., 8 p., 100 h., la *S.-Barbe*, 55 t., 6 c., 8 p., 59 h. (1748), le *S. Louis* (1757), le *Marquis-du-Barail*, 14 c., 124 h. (1758), pp. 7, 28, 51.

Bachelier Louis-Adrien, le *Prince-de-Robecq*, 100 t., 14 c., 90 h. (1778), p. 176.

Bachelier Nicolas, les *Trois-Sœurs*, 15 t., 4 p., 25 h. (1745), l'*Etendard*, 38 t., 4 c., 6 p., 48 h. (1746), le *S.-Louis*, 55 t., 6 c., 6 p., 63 h. (1757), le *Maurepas*, 44 t., 8 c., 2 p., 60 h. (1762-1763), p. 51.

Bachelier Simon, de Calais, la *S.-Barbe*, 60 t., 6 c., 8 p., 52 h. (1748), pp. 23, 24.

Baclin Charles-Noël, le *Sans-Culotte*, 65 t., 8 c., 43 h. (1793), la *Dorade*, 4 p., 15 h., le *Voltigeur*, 4 p., 20 h. (1796), p. 235.

Bæteman Jean, la *Méduse*, 30 t., 6 c., 10 p., 60 h. (1745).

Bæteman, le *Brave* (1810).

Bailey Moïse, américain, la *Charmante*, l'*Espérance*, 30 t. 6 p., 15 h. (1782), p. 220.

Balastra (ou Balestre) Jean-François, le *Santerre*, 6 t., men. armes, 23 h. (1793).

Balidar, de Dieppe, l'*Embuscade* (1809).

Banker Jean, le *Postillon de Dumouriez*, 40 t., 8 c., 5 h. (1793), p. 235.

Barbier Richard, la *Duchesse-de-Villars* (1744), le *Hazard-marin* (ou *Hazard*), 40 t., 4 c., 10 p., 40 h., le *Dauphin-et-Hippolyte*, 20 t., 1 c., 6 p., 25 h. (1745), la *Duchesse-de-Villars*, 12 t. (1746), le *Duc-de-Boufflers* (1747).

Barbier, la *Nouvelle-Fantaisie*, 200 t. (1793), 16 c., 78 h. (1796).

Barcelo François, l'*Epervier*, 1 p., 11 h., le *Sans-Peur*, 2 p., 16 h. (1795).

Bart Benjamin-Nicolas, tué à l'ennemi (1759), pp. 53, 61.

Bart Cornil-Jacques, le *Maraudeur*, 45 t., 8 c., 10 p., 45 h. (1778), le *Necker*, 150 t., 18 c., 125 h. (1779), la *Comtesse-de-Provence*, 150 t. (1780), pp. 133, 137.

Bart François, pp. 6, 8, 9, 16, 20, 28, 44.

Bart Gérard (1765). Dix courses comme cap. pendant la guerre de Sept ans.

Bart Joseph-Michel, le *Pourvoyeur*, 55 t., 8 c., 40 h. (1811-1812), la *Sophie*, 104 t., 14 c., 54 h. (1813-1814), p. 238.

Bart M., comt les signaux de la batterie du Risban (messidor, an II, 1794), p. 219.

Bart Pierre-Jean, pp. 12, 13-15, 51-61, 102.

Bart Pierre, le *Comte-de-Maurepas*, 44 t., 6 c., 4 p., 50 h. (1759).

Basset J.-B., du Havre, la *Comtesse-d'Avaux*, 50 t., 10 c., 65 h. (1782-1783).

Bauwens Jacques, p. 24.

Bauwens J.-B., la *Comtesse-de-la-Serre*, 300 t., 22 c., 10 p., 175 h. (1759).

Beens François-Louis, le *Friedland*, 84 t., 11 c., 61 h. (1807). Lieut. de vaisseau, p. 234.

Belfame Pierre-Marie, de Rouen, le *Neptume*, 90 t., 14 c., 69 h. (1813).

Bell, américain, la *Reinette*, 20 c., 70 h. (1782).

Bellan François, le *Marsouin*, 20 t., 2 c., 8 p., 30 h. (1745).

Bellanger Olivier-Jean, de Dieppe, le *Sainsey*, 140 t., 12 c., 10 p., 125 h. (1757).

Belloncle Pierre-Augustin, de Dieppe, le *Cerf*, 41 t., 1 c., 4 car., 8 p., 52 h. (1812).

Benoit Pierre-François-Nicolas, les *Deux-Frères*, 6 c., 38 h. (1798), le *Flibustier* (1810).

Berlamont (précédemment Berlemont ; le nom de lieu est : Berlaimont) Pierre-Adrien, le *Hareng-Couronné*, 100 t., 12 c., 4 p., 90 h. (1745-1747), l'*Europe*, 8 c., 56 h., l'*Asie*, 70 t., 8 c., 6 p., 55 h. (1757-1758), le *S.-Michel*, 6 c., 55 h. (1758-1759). Une épée d'honneur en 1747, pp. 17, 51.

Berlamont Nicolas, p. 133.

Berlamont Pierre-François, le *Satanique*, menues armes, 16 h. (1797-1798), le *Ribotteur*, 3 c., 31 h. (1798).

Bernaert François. p. 7.

Berquez Louis-Jean-Marie, de Boulogne, l'*Eole*, 31 t., 5 c., 26 h. (1810).

Berthe François, de Calais, le *Romieu*, 140 t., 14 c., 12 p., 120 h. (1747), le *Diable-à-Quatre* (1781-1782).

Beslan Charles, le *Marsouin*, 25 t. (1745).

Beudaert fils, le *Jean-Bart*, 17 t. (1793).

Billemont Jean, le *Duc-d'Estissac*, 180 t., 20 c., 4 p., 12 espingoles, 143 h. (1779).

Billemont Jean-Baptiste, le *Jeune-Coq* (1810), le *Furet*, 91 t., 10 c., 4 car., 73 h. (1811).

Billevelt Joseph, le *Hareng-Couronné*, 100 t., 12 c., 4 p., 95 h. (1744-1745), pp. 7, 18.

Blanckeman Étienne-Jean, le *Lynx*, 14 c., 47 h. (1797), l'*Anacréon*, 15 c., 2 p., 59 h. (1799), la *Bellone*, 200 t., 28 c., 93 h. (1801), le *Chasseur*, 120 t., 14 c., 63 h. (1801-1802), le *Contre-Amiral-Magon* (1802-1804). Chev. de la Légion d'Honneur en 1805 (1), pp. 238, 241.

Blanckeman Pierre, la *N.-D.-de-Boulogne*, 35 t., 7 c., 5 p., 56 h. (1744), la *Marie-Bernard* (1746), l'*Attrappe-si-tupeux*, 20 t., 2 c., 29 h. (1747), le *S.-Vincent*, 20 t. (1748), le *Furet*, 2 c., 20 h. (1737).

Blanckeman Pierre, p. 234.

Blanckeman René-François, la *Comtesse-de-Provence*, 150 t., 18 c., 120 h. (1779), la *Comtesse-d'Artois*, 150 t., 18 c., 2 p., 106 h. (1780-1781), p. 138.

Blondin, le *Grand-Napoléon* (1806), l'*Entreprenant* (1807).

Blouin Barthélemy, la *Puce*, 2 c. (1781), le *Trébuchet* (1782).

Boillan (ou Boyland) Thomas, le *Custine*, 25 t., 6 p., 26 h. (1793), le *Vandezande*, l'*Inconnu*, 4 c., 18 h. (1798), p. 235.

Boissel, l'*Hirondelle* (1808).

Bonavita Pascal de, le *Sartine* (1780).

Bonvarlet Jacques, le *Hobereau*, 60 t., 8 c., 8 p., 55 h. (1758).

Bonvarlet, la *Fantaisie*, 38 t. (1793).

Boone Antoine-Étienne, la *Fortune*, 12 t., 1 c., 14 h. (1812).

Boorn Richard, américain, l'*Eveillé*, 45 t., la *Charmante*, 110 t., 10 c., 5 p., 6 esp., 41 h. (1781), la *Fantaisie*, 70 t., 14 c., 55 h. (1782), p. 130.

Bouchard Michel, le *Maraudeur*, 15 t., 8 c., 10 p., 41 h. (1779-1780).

Bourgain Jacques, de Boulogne, le *Marsouin*, 10 c., 63 h. (1798).

Bouttet Jean, de S.-Malo, l'*Heureux*, 300 t., 34 c., 250 h. (1745).

Bouvier Édouard, le *S.-Antoine*, 15 t., 8 c., 8 p., 42 h. (1744), la *S.-Geneviève* (1745-1747), p. 40.

Brandt Pierre, le *Hardi-Mendiant* (1797), l'*Ostendais* (1799).

(1) Sa biographie dans la *Feuille d'annonces* de Dunkerque, 14 novembre 1850 (journal de Vanderest.)

Breidenback J.-F.-J.-B., l'*Inconcevable*, 8 c., 58 h. (1798).

Brier Bernard, dit Artus, de Calais, la *Victoire* (1747).

Brier Pierre, dit Artus, de Calais, la *Petite-Fortune*, 2 c., 6 p., 30 h. (1745), l'*Espérance*, 10 t., 2 p., 21 h. (1757), le *Moissonneur*, 50 t., 6 c., 6 p., 52 h. nommé ensuite l'*Anonyme* (1756-1759), le *Hardi-Mendiant*, 4 c., 51 h. (1759), le *Faucheur*, 6 c., 6 p., 46 h. (1761), pp. 51, 219.

Brisson René, le *Chevalier-de-Mézières*, 110 t., 14 c., 6 p., 100 h. (1760-1762), p. 85.

Bucan Neville, américain, la *Couleuvre*, le *Hussard* (1781).

Buddaert Pierre-Jean, la *Marquise-de-S.-Ange*, 8 c., 56 h. (1758) ; le *Jean-Bart*, 6 p., 27 h. (1793).

Bunker Job, de Nantucket, la *Fantaisie*, 38 t., 2 c., 29 h. (1793) ; le *Postillon-de-Dumouriez*, 42 t. (1793) ; le *Sans-Peur*, 26 t., menues armes, 14 h. (1801).

Burgot Jacques, le *Soleil*, 100 t., 20 c., 10 p., 160 h. (1744), pp. 36, 41.

Burthin Georges-François-Nicolas, du Havre, la *Friponne*, 1 c., 3 p., 4 esp. (1798).

Butel Charles, l'*Hirondelle*, 25 t., 4 c., 2 p., 40 h. (1756).

Butel Pierre, de Boulogne, la *Dauphine*, 40 t., 8 c., 3 p., 70 h. (1745-1746) ; le *Vendangeur*, 6 c. (1758).

Butez Marc, de Boulogne, l'*Entreprenant* (1811).

Buys Pierre, le *Dunkerque*, 150 t., 32 c., 140 h. (1779).

Caillaud J.-J., des Sables-d'Olonne, l'*Aimable-Elisa*, 54 t., 14 c., 38 h. (1810).

Cailliez Pierre-Charles, le *Neptune* (1800), le *Chasseur*, 32 t., 2 c., 35 h. (1806-1807) ; l'*Olympia*, 122 t., 10 c., 75 h. (1811).

Calcius Jacques-Joseph, le *Télémaque*, 8 c., 6 car., 55 h. (1812-1813).

Callens Jean-Pierre, deux canonnières de la République (1804), proposé pour la croix en 1805.

Canne, la *Rusée*, 15 t. (1870).

Cany Antoine-Mathurin, le *Greluchon*, 25 t., 4 c., 29 h. (1745).

Cany Benjamin-Richard, le *Vengeur*, 50 t., 14 c., 58 h. (1799) ; le *Flibustier*, 50 t., 14 c. (1800).

Cardon, le *Chevalier-Bart*, 10 c., 74 h. (1758) ; la *Furieuse* et le *Cerbère* (commandant Lhermite) (1779), lieut. de frég, p. 148.

Cardon François-Julien, la *Sirène*, 2 c., 26 h. ; le *Lion*, 4 c., 36 h. (1797) ; la *Merveilleuse*, 6 c., 45 h. (1798) ; la *Fantaisie*, 14 c., 60 h. (1800).

Carion, la *Sirène* (1797).

Cary Charles, de Boulogne, la *Dauphine*, 45 t., 4 c., 8 p., 54 h. (1756), le *Comte-d'Ayen*, 70 t., 6 c., 6 p., 53 h. (1758).

Cary Jean, de Boulogne, la *Comtesse-d'Avaux*, 70 t., 10 c., 51 h. (1782).

Cary Robert, de Boulogne, l'*Unité*, 7 c., 49 h. (1796-1797), p. 216.

Cassard René, neveu du grand Cassard, le *Cabriolet*, 6 c., 50 h. (1757) ; second sur la *Blonde*, perd un œil au combat où Thurot est tué ; pension de 400 livres.

Castagnier Jean-Joseph, lieut. de frég., la *Comtesse-de-Maurepas*, 16 c., 105 h. (1781) ; le *Chaulieu*, 100 t. (1782) ; la *Belle-Angélique*, 100 t. (1782-1783) ; cap. de vaisseau commandant la flotille de Dunkerque (1793 et seq.). pp. 138, 141, 145, 147, 148, 207, 211, 214-216, 220, 226, 228-230.

Castellan Joseph, de Marseille, le *Loup-Garou* (1810).

Castelyn Charles-François, l'*Industrie* (1782), l'*Espérance*, 4 t., menues armes, 17 h. (1793) ; le *Dix-huit-Fructidor*, 1 c., 17 h. (1798).

Cavé J.-B., de Gênes, le *Républicain* (1800) ; le *Furet*, 32 h. (1801) ; l'*Aventure*, 8 t., 4 esp., 27 h. (1803-1804).

Chabau Marc-Daniel, le *Bien-Venu*, de Calais, 6 t. (1746).

Chataing Auguste-Armand, du Havre, le *Tigre*, 10 p., 34 h. (1797).

Chevalier Pierre-Alexandre, la *Carmagnole*, 15 t., 6 c., 25 h. (1793).

Cheyné Jean-François, le *Matou*, 50 t., 14 c., 12 p., 96 h. (1745) ; le *Comte-de-Maurepas*, 130 t., 12 c., 10 p., 104 h. (1746-1748), pp. 30, 41.

Childs John, américain, l'*Agile*, 100 t., 12 c., 4 p., 41 h. (1781).

Chitty John, américain, l'*Escroc*, 2 c., 6 p., 6 esp., 19 h. ; la *Résolution*, 30 t., 2 c., 4 p., 18 h. (1781) ; le *Renard*, 40 t., 15 c., 58 h. (1781-1782) ; l'*Heureux-Hasard*, canot ; l'*Actif* (1782) ; la *Levrette*, 8 c., 50 h. (1783), p. 128.

Claeissen, le *Hasard*, 8 t., 2 c., 19 h. (1793), p. 235.

Cléments, la *Malice*, 8 c., 60 h. (1758).

Cléry Louis-Bernard, de Calais, l'*Espion*, 4 c., 21 h. (1799).

Cleymans, le *Tilsitt* (1810).

Clonard chev. de, du roi, le *Pilote* (1779).

Cloupet, de Calais, le *Scanderberg* (1781).

Cock J.-B. de, p. 51.

Coddevin Nicolas-Louis, le *Petit-Capadou*, 11 t., 1 c., 4 p., 12 h. (1798).

Coddevin Pierre-François, l'*Espoir*, 2 p., 16 h. (1797).

Codner Christophe, américain, l'*Union-Américaine*, 30-40 t., 3-8 c., 12 p., 36 h. (1780-1781), pp. 123, 128, 169.

Coffyn Jean, le *Middelbourg* (1782).

Coilliot Jean-Baptiste, de Boulogne, le *Bucque-en-Avant* (1745).

Colbert Egide, le *Voyageur*, 86 t., 14 c., 50 h. (1801) ; l'*Alerte* (1805).

Collens, p. 228.

Collet Benoît-Jean, le *Tilsitt* (1809).

Collet Jacques, p. 133.

Commette Étienne, d'Agde, l'*Actif*, 4 c., 22 h. (1799) ; la *Victoire*, 2 c., 24 h. (1800).

Coots Josse, de Barcelone, le *Sant-Iago-et-Erfurt*, 51 t., 1 car., 29 h. (1808).

Cordier, l'*Industrie*, 2 c., 16 h. (1799).

Corenwynder J.-B., le *Ribotteur*, 2 c., 31 h. (1798) ; la *Fortune*, 14 c., 50 h. (1799-1801) ; l'*Optimiste*, 14 c., 45 h. (1801) ; la *Revanche* (1806-1807) ; le *Tilsitt*, 70 t., 17 c., 98 h. (1808), pp. 234, 238.

Corenwynder Norbert, l'*Actif*, 31 t., 4 c., 31 h. (1807), p. 234.

Cornu Philippe, les *Huit-Frères* (1800) ; le *Glaneur* (1805-1806).

Cornu Robert, de Boulogne, le *Maraudeur*, 45 t. (1778-1779) ; la *Princesse-de-Robecq*, 140 t., 20 c., 14 p., 130 h. (1779-1780) ; le *Maraudeur*, 80 t., 18 c., 71 h. ; le *Gros-Thomas*, 6 c., 75 h. (1781) ; l'*Union*, 45 t., 6 c., 49 h. (1782), p. 216.

Cosyn Michel, pp. 18, 24.

Cottin François, la *Marquise-de-Seignelay*, 20 c., 160 h. (1779-1780), prend 40 navires, 117 canons, 418 prisonniers, reçoit une épée du roi et un brevet de lieut. de frég. pour la campagne ; le *Boulogne*, 16 c., 20 p., 75 h. (1781), p. 148.

Coulon Jacques, du Havre, le *Héros-du-Nord*, 57 t., 4 c., 2 p. (1809-1810) ; le *Duc-de-Reggio*, 16 t., 4 p., 28 h. (1810).

Couteux Jacques, dit Beauvais, de Calais, le *Dragon* (1800) ; le *Grand-Napoléon* (1805) ; le *Brave*, 44 t., 16 c., 41 h. (1806-1807) ; le *Vengeur* (1807), le *Général-Dorsenne*, 83 t., 10 c., 66 h. (1809-1810).

Cribbens Thomas, le *Sans-Peur*, 10 t., 2 p., menues armes, 19 h. (1793), p. 235.

Crycx, p. 214.

Cunningham Gustavus, américain, la *Surprise* (1777) ; la *Revanche* (1777), pp. 107-109, 115.

Dalbarade, l'*Aigle*, de S.-Malo, 42 c., 400 h. (1781).

Dangelot Charles, le *Dauphin-et-Hippolyte*, 20 t., 2 c., 5 p., 42 h. (1744).

Darras Jacques, la *Fleur* 15 t. (1747).

Darcy, chev., le *Maraudeur* (1759).

Debacker Michel-Bernard, le *Désiré*, 27 t., 6 c., 33 h. (1813-1814).

Decamp G., le *Désiré* (1798).

Decocq J.-B., la *Méduse*, 28 t., 6 c., 10 esp., 59 h. (1745) ; la *Gorgone*, 29 t., 6 c., 10 esp., 61 h. (1747) ; le *Ricaud*, 38 t., 6 c., 6 p., 61 h. (1747-1748) ; la *Subtile*, 80 t. (1748) ; le *Comte-de-Maurepas*, 170 t., 16 c., 120 h. (1756-1758) ; le *Caumartin* (1759) ; le *Ricaud* (1761) ; le *Romain*, 16 c., 10 p., 128 h. (1762).

DEFERNE, du Havre, l'*Infernal* (1756).
DEFRAYE J.-B., l'*Hirondelle*, 80 t., 14 c., 85 h. (1793) ; le *Courageux*, 8 c. (1794), pp. 224, 234, 235.
DEGAULLE, le *Hasard* (1798).
DEHAU Pierre, tué à l'ennemi, pp. 12-15, 35, 38.
DEHEER Josse, le *Qu'en-pensez-vous*, menues armes, 15 h., l'*Amour*, 2 c., 15 h. (1798).
DEHEN, lieut. de vaisseau, le *Festin*, corvette de la République (1796).
DELAMOTTE Charles, de Paris, l'*Hirondelle* (1811).
DELATTRE-LEGRAND Antoine, le *Furet*, 50 t., 8 c., 10 p., 35 h. (1781).
DELATTRE DU MONROTY Ch.-Étienne, le *Printemps*, 24 t., 6 c., 4 p., 50 h. (1758).
DELATTRE Cornil-Ch.-Louis, la *Petite-Victoire* (1793), le *Petit-Pérou*, 4 c., 22 h. (1795), le *Maraudeur*, 4 c., 19 h. (1796) ; l'*Intrépide*, 18 c., 80 h. (1797) ; la *Renommée*, 98 t., 5 c., 6 p., 53 h. (1798) ; le *Persévérant*, 14 c., 40 h. (1799) ; le *Persévérant*, 14 c., 61 h. (1800) ; proposé pour la croix (1805) ; le *Chasseur*, 32 t., 2 c., 24 h. ; mort en mer (1806), pp. 237, 238.
DELILLE Adrien, l'*Araignée*, 25 t., 8 p., 30 h. (1748) ; le *Duc-de-Penthièvre*, 12 c., 6 p., 110 h. (1756) ; la *Minerve*, 6 c., 48 h. (1757) ; la *Fulvie*, 250 t., 20 c., 9 p., 150 h. (1758-1760) ; lieut. de frég. en 1783, pp. 51, 133, 148.
DELILLE Nicolas, pp. 51, 133, 181, 202.
DELILLE Pierre-Nicolas, la *Diane*, 23 t., 2 c., 24 h. (1810).
DELORME Charles, le *Maraudeur*, 17 t., menues armes, 17 h. (1793).
DELPIERRE Louis, de Boulogne, la *Joséphine*, 14 c., 63 h. (1810), le *Bon-Génie* (1811).
DEMAY-POLLET Jacques, de Boulogne, le *Subtil* (1810) ; le *Compère-Mathieu*, 20 h. (1812 et 1815).
DEMILLE Marie-Antoine, la *Volage* (1762) ; le *Hardi-Mendiant*, 50 t., 8 c., 8 p., 50 h. (1780) ; le *Diable-Boiteux*, 20 t. (1781).
DENIS Noël-Guillaume, de Calais, la *Suzanne*, 75 t., 12 c., 14 p., 100 h. (1744).
DENIS Pierre-Louis, le *Serpent*, 8 c., 35 h. (1799).
DENZEL, le *Prince-de-Robecq* (1779).
DEREL, la *Félicité* (1760) ; lieut. de frég. à son arrivée.
DERNANDAIS-LABBÉ, pp. 85, 90, 97.
DESEILLE Robert, de Calais, le *Louis-XV* (1745) ; le *Hasard*, 48 t., 12 c., 6 p., 52 h. (1747).
DESGARDINS Pierre-François, la *Mouche* (1809), le *Dunkerquois*, 36 h. (1810). Enseigne de vaisseau.
DESMOLANDS, le *Tilsitt* (1807-1809), p. 237.
DESVRES Robert, de Boulogne, le *Charron*, 72 t., 12 c., 8 p., 68 h. (1747).

DEVILLE Antoine, le *Vrai-Patriote*, 15 c., 30 h. (1793) ; l'*Eclair*, 2 c., 20 h. (1799).

DEVILLE Barthélemy, de Marseille, le *Désiré* (1813).

DEVRIÈS André-Jean-Marie, l'*Aventure*, 8 t., 4 esp. (1804).

DEVRIÈS Nicolas-Jean-Marie, l'*Anacréon* (1809) ; le *Général-Dorsenne*, 83 t., 10 c., 4 car., 66 h. (1810), le *Chasseur*.

DEWILDE Jacques, le *Sauvage*, 8 c., 68 h. (1758), la *Revanche* (1762).

DEZITTER Heindrick, le *Marsouin*, 25 t., 1 c., 8 p., 26 h. (1744-1745), le *Petit-attrape-si-tu-peux*, 15 t. (1747).

DIVANI Giacomo, Italien, le *Charles-Quint*, 26 t., 6 c., 33 h. (1752).

DONAT DE LA GARDE, de Boulogne, le *Bastien*, 65 t., 6 c., 8 p., 68 h. (1756).

DOREZ Jean-Francis, le *Sans-Pareil*, menues armes, 30 h. (1798).

DORMOY Louis-Joseph, le *Petit-sans-culotte*, 2 p., 13 h. (1798).

DORP François-Joseph, la *Liberté*, 2 c., 19 h. (1797).

DOWLIN Patrice, Irlandais, le *Prince-Noir*, 120 t., 16 c., 70 h. ; la *Fleur-de-Mai*, 2 c., 16 p., 37 h. (1780) ; la *Fantaisie*, 90 t. (1781) ; lieut. de frég. puis sous-lieut. de vais., pp. 121, 130, 152, 220.

DREW Jacques, Américain, le *Fantasque*, 60 t., 10 c., 45 h. (1782) ; la *Fantaisie*, 90 t., 16 c., 64 h. (1783).

DROSIER François-Jean, le *Grand-Duc-de-Bergues* (1809) la *Victoire*, 8 t., 22 h. (1811).

DUBOIS Jean, dit MAZIÈRE, de Boulogne, la *Rusée*, 12 t., 4 p., 18 h. (1747), la *Raisonnable* (1748).

DUBOIS Nicolas, de S.-Malo, l'*Inconnu*, 4 c., 17 h. (1798), le *Flibustier* (1811).

DUBOST Pierre-Olivier, de Honfleur, l'*Eole*, 39 t., 14 c., 32 h. (1812).

DUCAMP Gaspard, le *Décidé*, 1 c., 2 p., 20 h. (1798), le *Nouveau-Décidé*, 37 t., 2 c., 2 p., 28 h. (1799).

DUCASSON Pierre-Denis, la *Charlotte*, 180 t., 16 c., 130 h. (1780), p. 148.

DUCHESNE Jean, de Boulogne, le *Renard*, 44 t., 8 c., 8 p., 63 h. (1745 et 1747), le *Duc-d'Ayen*, 14 c., 140 h. (1758).

DUCHESNE Jean-Pierre, de Boulogne, l'*Espoir* (1796).

DUCOROY François, lieut. de frég. (1779) ; le *Robecq*, 400 t., 20 c. (1780), pp. 141, 145.

DUGLAS, le *Pandour*, 4 c., 24 h. (1759).

DUHAMEL Nicolas, de Boulogne, le *Lustucru*, 2 c., 22 h., le *Dauphin*, 60 t., 4 c., 8 p., 55 h., le *Comte-d'Agen*, 70 t., 8 c., 6 p., 57 h., le *Séguier*, 12 c., 100 h., le *Loup*, 10 c., 9 p., 77 h. (1756-1762).

DUHAMEL, le *Vide-Gousset* (1793).

DUHOUX-DESAGES, pp. 63, 69, 75, 85.

DUMAY François, le *Lévrier-Volant* (1746), le *Phénix*. 70 t., 10 c., 4 p., 80 h. (1748), pp. 29, 32.

Dumény, le *Petit-Furet*, 4 c., 17 h. (1795).

Dumont Mathieu-Jean, le *Renard*, 30 t., 4 p., 32 h., l'*Aventure*, 4 t. (1745), le *Hardi-Mendiant* (1745-1746), le *Turpin*, 50 t., 4 c., 14 p., 43 h. (1747-1748), le *Hardi-Mendiant*, 40 t., 4 c., 6 p., 50 h. (1756), le *Machault*, 220 t., 14 c., 4 p., 184 h. (1757) ; cap. de frég. (1758), épée du roi, pp. 30-32, 40, 51, 76, 173.

Durié Charles-Joseph, la *Parfaite*, 100 t., 10 c., 10 p., 70 h. (1745) ; le *Maréchal-de-Broglie*, 15 c., 80 h., le *Content*, 4 c., 51 h. (1756-1758).

Duval Pierre, de Calais, le *Saint-Benoît*, 70 t., 8 c., 79 h. (1744-1745), le *Charron*, 35 t., 4 c., 34 h. (1746-1747).

Enselman, le *Flibustier*, 1 c., 19 h. (1801).

Everaert Jacques-Philippe, p. 133.

Everaert Jean, la *Comtesse-d'Artois*, 150 t., 18 c., 120 h. (1778-1779).

Everaert Philippe-Laurent, la *Jeune-Marie*, 65 t., 2 c., 38 h. (1793), p. 235.

Faillant Jean-Antoine, le *Hasard*, 48 t., 6 c., 10 p., 63 h. (1746) ; le *Machault*, 220 t., 14 c., 14 p., 184 h. (1757).

Faillant, le *Santerre*, 8 c., 44 h. (1793).

Fairley Thomas, américain, l'*Entreprise* (1782).

Fall William, américain, l'*Union-Américaine*, 30 t., 8 c., 12 p., 30 h. (1780), le *Sans-Peur*, 120 t., 20 c., 12 p., 85 h., la *Mouche*, 100 t., 12 c., 6 p., 50 h. (1780-1782), la *Marquise-de-Castries*, 210 t., 27 c., 163 h. ; lieut. de frég. pour la campagne, puis en pied, 7 avril-30 juin 1782, pp. 129, 130.

Fanning Nathaniel, américain, l'*Eclipse*, le *Rongeur*, 24 h. (1781-1782), pp. 123-128.

Farran John, américain, l'*Insatiable*, 100 t., 12 c., 29 h. (1782), le *Fox*, 16 c., 12 p., 66 h. (1783).

Fauqueux Pierre-David, de Dieppe, les *Huit-Frères*, la *Virginie* (1799), le *Trente-et-Quarante*, 84 t., 11 c., 66 h. (1807-1808), le *Comte-d'Hunebourg*, 72 t., 14 c., 50 h. (1810).

Fautrel Norbert, p. 19.

Favre Jean-Louis, la *Joséphine*, 28 c., 97 h. (1782).

Féliers Michel, la *Demoiselle*, 30 t., 4 c., 6 p., 51 h. (1744), p. 7.

Fernald Georges, le *Caprice*, 60 t., 16 c., 48 h. (1782), la *Légère* (1782), p. 220.

Ferrey J.-B., le *Président-Parker*, 16 c., 67 h. (1798).

Féry Blaise, le *Duc-de-Penthièvre* (1747).

Fiévée, l'*Epervier* (1798).

Figoli Antoine, le *Renard*, 72 t., 12 c., 16 p., 103 h. (1745), la *Revanche*, 44 t., 6 c., 50 h. (1759), une canonnière du roi ; lieutenant de

frégate pour la campagne (1778), pp. 148, 181.

Flahaut René, le *Terrible*, 20 t., 4 c., 10 p., 44 h. (1744), le *Charron*, 80 t., 10 c., 8 p., 85 h. (1747), p. 7.

Flouest, l'*Espoir* (1806), le *Duc-de-Dalmatie* (1810).

Fontaine J.-B., le *Saint-Antoine*, 15 t., 2 c., 8 p., 71 h. (1744), l'*Alexandre*, 50 t., 4 c., 12 p., 56 h. (1746).

Fosse Jacques, de Calais, le *Prince-de-Croy*, 12 t., 2 p., 23 h. (1756).

Fouchereau, p. 237.

Fourmentel Thomas-Pierre, le *Jackall* (1780), p. 141.

Fourmentin Jacques-François, de Calais, le *Chasseur*, 48 t., 16 c., 50 h. (1807).

Fourmentin Jacques-Oudart, de Boulogne, l'*Enjôleur* (1798), l'*Impromptu* (1803), l'*Adolphe* (1807).

Fourmentin Jean-Jacques, de Boulogne, l'*Etoile* (1807).

Fourmentin Nicolas-Denis, le *Rusé*, 6 c., 55 h. (1797), le *Voltigeur* (1806).

Fournier, de Boulogne, le *Génie* (1813).

Fourny, de Boulogne, la *Victoire* (1807).

Frémont, le *Bienvenu* (1794).

Fresson Jean, de Boulogne, l'*Anacréon*, 15 c., 107 h. (1798), l'*Hirondelle* (1799), l'*Oiseau* (1808).

Fromentin Jean-Louis, de Dieppe, ens. de vais., le *Barras*, la *Victoire*, 45 t., 14 c., 30 h., le *Chasseur*, 44 h. (1799 et 1801).

Gailliot Denis-François, la *Dunkerquoise*, 20 t., 4 c., 26 h. (1762).

Gailliot ou Galiot, J.-B., le *Baptiste*, 10 t., menues armes, 13 h. (1793), p. 235.

Gardinier Louis, le *Cerf-Volant* (1744).

Garro, le *Pèlerin* (1760).

Gaspard Jacques, pp. 54, 61.

Gaudin J.-F., l'*Entreprenant* (1799).

Gavet, le *Républicain*, de Boulogne (1800).

Gavoty, la *Thétis*, carcassière du roi, ens. de vais. (1756).

Gayolle Jean, la *Gloire*, 55 t., 6 c., 80 h. (1762).

Geens Jean, l'*Invincible* (1799).

Georges Julien-François, l'*Enflammé*; menues armes, 15 h. (1797), la *Rosine*, 12 c. de 4 (1800), p. 228.

Gestelinck Adam, les *Bons-Amis*, 25 t., 4 c., 6 p. (1744).

Gigon Alexandre-Joseph de, l'*Union-Américaine*, 40 t., 4 p., 16 h. (1780).

Gilchrist Jean, le *Visiteur*, de Calais (1780).

Glasson Pierre, le *Dauphin-et-Hippolyte*, 20 t., 3 c., 6 p., 27 h. (1745).

Godard Romain, le *Général-Pajol* (1810), la *Parodie* (1811).

Godde Pierre-Louis, le *Calonne*, 80 t., 12 c., 10 p., 70 h. (1779), pp. 136, 137.

Godde, le *Maraudeur*, menues armes, 20 h. (1793), second sur la batterie flottante *Jacoba-Catherina*, tué par l'explosion des poudres de ce navire (1797).

GODEFROY Mathieu-François, ens. non entretenu, batterie flottante la *Liberté* et canonnière l'*Ardente* (1794), pp. 214, 216.

GODET L., le *Maraudeur*, 12 t. (1793), pp. 214, 216.

GOMME Pierre, la *Ste-Geneviève* (1747).

GONTIER, les *Trois-Amis*, 23 t., 4 c., 25 h. (1793), p. 235.

GRANGER François-René, américain, l'*Union-Américaine*, 30 t. (1780), le *Cerf-Volant*, 90 t., 6 c., 4 p., 40 h. (1781), le *Terrible* (1782).

GRESELL, la *Bécassine*, de Calais (1810).

GRIEU J.-B., pp. 85, 86.

GRIFFON, le *Sauvage*, de Boulogne (1809).

GUÉROULT, lieut. de vais., une batterie flottante (1799), le *Joncker-Lewis*, 4 c. de 24, 4 de 8 (1800), p. 228.

GUICHEN, p. 22.

GUILLEMAN François-Joseph, le *Calonne*, 400 t., 20 c., 200 h. (1780), pp. 141, 144.

GUITTON Jean-Étienne, le *Dondé-Dieu*, de Calais, 20 t., 2 c., 4 p., 28 h., l'*Elisabeth*, 52 t., 7 c., 8 p., 55 h. (1758-1759).

HACHE Louis, le *Prince-de-Conti*, 50 t., 8 c., 10 p., 55 h. (1748).

HAIGNERÉ Jean-Marie, le *Bon-Citoyen*, menues armes, 16 h. (1793), la *Coquette*, 30 h. (1798).

HAMANDAL Charles, de Stockholm, l'*Invisible*, 20 t., 4 c., 71 h. (1799).

HAMANDAL Paul, le *Surveillant* (1799).

HAMEL, la *Normande* (1779).

HAMELIN, le *Porc-Epic*, 4 p., 21 h. (1798).

HAMMON Georges, de Honfleur, l'*Epervier*, 12 t., 2 c., 2 p., 19 h. (1798).

HAPPEY René-Alexandre, de Pont-Audemer, le *Comte-d'Empire-Vaudamme*, 59 t., 2 c., 4 car., 29 h. (1810), le *Ravisseur* (1812), ens. de vais.

HARDOUIN Nicolas, le *Duc-d'Estissac*, 180 t., 20 c., 4 p., 125 h. (1780-1781), tué en combattant, 24 septembre 1781, p. 147.

HARINCK Charles, le *Lévrier*, 40 t., 8 c., 6 p., 54 h. (1744), le *Hareng-Couronné*, 100 t., 12 c., 2 p., 85 h. (1747), l'*Habile-Pêcheuse*, 25 t., 2 c., 4 p., 27 h. (1748), pp. 7, 18.

HARINCK Jean, le *Prince-de-Conti*, 60 t., 8 c., 6 p., 61 h. (1746), reçoit une épée du roi.

HARTEL, de S.-Valery, l'*Egalité* (1793), p. 217.

HAUCHECORNE, l'*Iroquois*, 50 t. 10 c., 10 p., 57 h. (1778), l'*Alexandrine* (1780), p. 141.

HAUTTEFEUILLE Nicolas de, la *Marianne*, 50 t., 10 c., 4 p., 100 h. (1745).

HÉBERT François, la *Carmagnole*, 15 t., 2 p., 13 h. (1793), p. 152.

HEDDE Jean, la *Revanche* (1798), le *Poisson-Volant* (1800).

HENDRICKS, le *Zéphyr* (1810).

HÉNIN Thomas-Louis, de Boulogne, le *Prospère* (1804-1805), l'*Eglé* (1805-1806).

Hettier Romain, de Caen, le *Satanique*, 4 c., 47 h. (1797), l'*Incroyable*, 80 t., 14 c., 60 h. (1798).

Hochart Louis, de Calais, l'*Heureuse*, 40 t., 3 c., 4 p., 47 h. (1744).

Hoest Gaspard, le *Comte-de-Saxe*, 36 t., 2 c., 8 p., 40 h. (1744); le *Turpin*, 50 t., 4 c., 14 p., 43 h. (1747), p. 40.

Hoest Guillaume-Balthazard, l'*Espérance*, 20 t. (1748), l'*Aventurier*, 5 t. (1756).

Hogenboom, la *Revanche*, 20 t., 2 c., 18 h. (1762).

Hondt Gaspard d', le *Comte-de-S.-Germain*, 100 t., 12 c., 6 p., 99 h. (1756-1757), le *Printemps*, 6 c., 50 h. (1757), le *Maurepas*, 6 c., 50 h. (1758).

Honneywell J., de New-York, l'*Inconnu*, 2 c., 12 h. (1798).

Houssois Jean-Félix, la *Thérèse*, 90 t., 12 c., 14 p., 85 h. (1778-1779), le *Necker*, 150 t. (1779), le *Renard*, 40 t. (1780), p. 133.

Huart-Dormicourt M.-J.-B., les *Bons-Français*, 50 t., 8 c., 7 p., 56 h., l'*Union*, 50 t., 10 c., 8 p., 56 h. (1744).

Hubert, la *Carmagnole*, 28 c. de 18, 8 de 12, 4 car. de 36 (1800), p. 226.

Hue Jean, le *Printemps*, 4 c., 8 p., 25 h. (1780).

Huet Jean-Louis-François, de Fécamp, le *Furet*, 15 t., 19 h., l'*Eole*, 31 t., 4 c., 30 h. (1810), le *Furet*, 95 t., 6 c., 4 car., 4 p., 60 h. (1811-1812), le *Neptune*, 90 t., 14 c., 65 h. (1812-1813).

Huret Jean-Augustin, de Boulogne, le *Requin* (1778), le *Vengeur* (1805).

Huret Jean-Gabriel, de Boulogne, le *Prospère* (1805), la *Revanche* (1807), le *Rôdeur* (1809), le *Petit-Rôdeur* (1811).

Huret Pierre, de Boulogne, le *Rusé*, 8 t., 4 p., 18 h. (1756).

Huston Thomas, de Philadelphie, le *Victorieux*, 2 c., 24 h. (1797).

Icard Antoine, le *Danger*, de Brest, 70 t., 10 c., 9 p., 60 h. (1759).

Inott Robert, américain, le *Poisson-Volant*, 10 c., 64 h., le *Sans-pied*, 12 t., menues armes, 38 h. (1793).

Jacobs Jules, de Nantes, le *Dunkerquois* (1809), le *Wagram*, 30 t., 1 c., 2 p., 14 h. (1810).

Jamain François-Marie, de Gravelines, le *Frédéric*, menues armes, 17 h. (1793), le *Hardi*, menues armes, 15 h. (1797).

Janssen Bernard, le *Marsouin*, 25 t., 2 p., 28 h. (1744).

Janssen Cornil, danois, l'*Etourdi*, 4 c., 15 h. (1798).

Janssen Jean, la *Palme*, 50 t, 6 c., 6 p., 61 h. (1744).

Janssen Mathieu-Antoine, ens. de vais. non entretenu, le *Jean-Bart*, 17 t. (1793), 4 p., 20 h. (1794), passe dans la marine batave (1803), puis gouverneur du Cap-de-Bonne-Espérance et de Batavia, pp. 221, 222, 224, 238

JAPPIE Jacques, le *Ragotin*, 18 t., 8 c., 28 h. (1807).
JOHNSON William, américain, la *Bonne-Intention*, 15 t. (1782).
JOLLY Olivier, p. 18.
JOLLY Valery, p. 17.
JOLLY, de S.-Valery, l'*Entreprenant*, le *Calaisien*, 14 c., 59 h. (1800), le *Petit-Dunkerque*, 36 t., 4 c., 46 h. (1801), le *Troubadour*, 5 t., 2 c., 17 h. (1810), le *Vigilant*, 56 h. (1810).
JUVIN Charles, l'*Automne*, 8 c., 56 h. (1757).

KANON Jacques (s'orthographiait précédemment CANON, en latin Jacobus Canno), le *Prince-de-Soubise*, 200 t., 16 c., 10 p., 150 h. (1756-1757), lieut. de frég. (1757), la *Valeur*, frég. du roi (1758), le *Machault* (1759), l'*Harmonie*, 350 t., 24 c. (1760), le *Colibri*, à Bordeaux (1761), pp. 51-53.
KEASBERY Thomas-Y., américain, le *Républicain*, 100 t., 6 c., 37 h., la *Delle* (1793), le *Lion*, 4 c., 11 h. (1798), p. 235.
KELLY, Irlandais, le *Chardon*, 20 c., 120 h. (1781), l'*Anti-Briton*, 250 t., 22 c., 162 h. (1781-1782), lieut. de frég. (1782), pp. 122, 130, 152.
KEMPINCK Norbert, l'*Heureuse*, 25 t., 4 c., 3 p., 47 h. (1744), la *Chatte*, 60 t., 10 c., 12 p., 64 h., l'*Espérance*, 100 t., 14 c., 2 p., 86 h. (1745-1746), reçoit une épée du roi, gratification de 600 livres à sa veuve au début de 1747, p. 17.
KERCKHOVE Liévin, la *Victoire*, 25 t. (1748).
KERGUELEN Yves-Joseph de, chevalier, seigneur de Trémarec, etc., ens. de vais., le *Sage*, 1.100 t., 50 c., 400 h. (1762), la *Comtesse-de-Brionne*, 300 t., 20 c., 220 h. (1779).
KLAYSON J.-B., né à Stockholm (1756-1763).
KLIMRATH Jean-Daniel, le *Claude* (1811), le *Sédimna* (1812), p. 237.

L'ABBÉ DE S.-GEORGES, le *Lézard* (1781).
LABOURDONNAYE, chev. de, du roi, la *Levrette* (1779), l'*Espion* (1751).
LA CANTE Gabriel, la *Marie-Françoise*, 45 t., 4 c., 30 h. (1793).
LACHEVRE, le *Frédéric* (1793).
LACOMBE Joseph de, le *Printemps*, 30 t., 4 c., 4 p., 31 h. (1780), la *Marquise-de-Polignac*, du Havre (1781).
LAFOREST Gilbert, le *Ratafia*, 40 t., 12 c., 34 h. (1807), la *Réciprocité*, 30 t., 6 c., 41 h. (1810).
LA JONQUIÈRE Charles, la *Revanche*, 5 t., 4 esp., 10 h. (1762).
LA LAUNE, lieut. de vais., le *Serpent* (1779), p. 167.
LALLEMAND Félix-Louis, le *Sphinx* (1797), le *Léger*, 4 c., 34 h. (1798), le *Guerrier*, 80 t., 14 c., 45 h. (1799-1800), le *Pommereul*, 103 t., 16 c., 60 h. (1807-1808).

Lambert François, le *Solide*, 200 t., 24 c., 2 p., 198 h. (1745), p. 7.

Lamour Antoine, de Gravelines, le *Bienvenu*, 12 esp., 21 h. (1793).

La Mure, le *Raton*, 6 c., 55 h. (1757), p. 7.

Lamy Antoine, le *Louis-XV*, 45 t., 4 c., 6 p., 49 h. (1746-1747), la *Suzanne*, 75 t., 8 c., 10 p., 67 h. (1748), le *Procureur*, 30 t., 4 c., 6 p., 40 h. (1757), un smogleur (1778-1779).

Lanchon Charles-Jean, de Dieppe, le *Clairvoyant*, 30 t., menues armes, 23 h. (1800).

Lanclaut Pierre-Antoine, de Calais, le *Renard*, 41 t., 6 car., 34 h. (1810).

Lander John, américain, l'*Alliance*, 20 c., 70 p., 110 h. (1781).

Lannoy P.-M.-F., de Cherbourg, le *Zéphir*, 36 t., 4 c., 51 h. (1810).

Larmet J.-B.-A., de Marseille, le *Prince-de-Soubise*, 16 c., 103 h. (1780), pp. 214, 234.

Larreguy Jean-Gallant, pp. 85, 90, 95, 97.

Lassant, le *Presto* (1781).

Lasseu A.-B.-B., de Rochefort, l'*Anacréon*, 59 t., 8 c., 40 h. (1810).

Lathouwer Pierre-Jacques, l'*Epervier*, 12 t., 2 c., 2 p., 19 h. (1798).

Laudans Henri, d'Anvers, l'*Hirondelle* n° 2, 16 t., 5 c., 21 h. (1811).

Lebeau Toussaint, de Boulogne, le *Furet* (1798).

Le Bozec, cap. de frég., le *Républicain*, 32 c., 270 h. (1796-1798).

Lebray Louis, de Boulogne, l'*Amiral-S.-Pierre*, 6 t., 4 p., 16 h. (1756).

Lecantre Gabriel, la *Marie-Françoise*, 45 t. (1793).

Le Carpentier Jean, du Havre, le *Racoleur*, 24 t., 4 c., 6 p., 18 h. (1778-1779).

Le Cat Jean, l'*Aventurier*, 32 t., 8 c., 57 h. (1757).

Le Cesne-Dupuis Laurent, de Caen, le *Duc-d'Harcourt*, 45 t. 8 c., 10 p., 70 h. (1757).

Le Chevalier Louis-Robert, le *Bienvenu*, 10 c., 41 h. (1781).

Leclerc Jacques-François, la *Fleur-de-Mer*, 80 t., 14 c., 12 p., 79 h. (1779-1780), p. 136.

Leclerc Jacques-François, la *Fantaisie*, 55 t., 6 c., 38 h. (1793), la *Ruine d'Angleterre*, 2 c., 19 h. (1795), lieut. de vais. (1796), l'*Epervier*, 2 c., 18 h., le *Flibustier*, 4 c., 34 h. (1796), le *Lion*, 4 c., 38 h. (1798), l'*Adolphe*, 46 t., 14 c., 47 h. (1807), pp. 235, 238.

Leclerc Robert, la *Claudine*, de Boulogne, 16 t. (1747).

Ledru Jean-Louis, de Boulogne, le *Vélocifère*, 80 t., 8 c., 4 car., 57 h. (1811).

Leduc, l'*Incorruptible*, 24 c. de 24, 10 de 8, 4 car. de 36 (1800), p. 226.

Lefebvre Antoine, dit Juin (fils cadet), l'*Aventurier*, 18 t., 2 c., 6 p., 28 h. (1748), l'*Harmonie* (1759), la *Comtesse-d'Artois*, 150 t., 14 c., (1779,)

lieut. de frég. (1758), chev. de S.-Louis le 3 janvier 1784, mort le 5 mars 1785, pp. 41, 51-61, 135, 138.

Lefebvre François-Benoît, dit Juin, le *Chaulieu*, 110 t., 14 c., 82 h. (1780).

Lefebvre Pierre, dit Juin (le père), commandant la *Ste-Anne*, 50 t., 6 c., 6 p., 72 h. (1744), la *Royale* (1745), le *Comte-de-Lowendahl*, 20 c., 198 h. (1746-1747), la *Charmante*, 30 t. (1748), pp. 23, 36, 39, 51.

Lefebvre Pierre, dit Juin (fils aîné), le *S.-Michel*, 60 t., 6 c., 7 p., 60 h. (1745), le *Marsouin*, 20 t. (1745-1746), la *Mouche*, 20 t. (1747), la *Ressource*, 50 t., 10 c., 8 p., 83 h. (1748), la *Marquise-du-Barail*, 12 c., 87 h. (1757), le *Bigot* (1762), p. 51.

Lefebvre Pierre-François, de Calais, le *Merveilleux*, 2 c., 2 ob., 39 h. (1798), la *Mouche* (1799-1801), les *Deux-Frères* (1805).

Lefèvre-Plancy, la *Désirée*, 24 c. de 24, 10 de 8, 4 car. de 36 (1800), pp. 228, 230.

Lefort, le *Zéphir* (1808).

Légal Jean, l'*Aventurier*, 40 t., 8 c., 6 p., 56 h. (1759).

Lelong, le *Hasard* (1808).

Lemoine Charles, lieut. de vaisseau (1802), le *Dunkerquois* (1807-1808), pp. 7, 88, 234.

Lemoine François, le *Général-Washington* (1778).

Lemoine Jacques, cap. de port (1802), p. 234.

Lemonnier Dominique, la *Revanche*, 84 t., 72 h. (1757).

Léonard Jacques, lieut. de vais., la *Naïade* (1795-1796).

Le Page Marin, les *Deux-Bons-Amis*, 30 t., 4 c., 8 p., 32 h. (1778), le *Duc-de-la-Vauguyon*, 55 t., 14 c., 6 p., 63 h. (1779).

Le Roux Pierre, le *Dauphin*, de Dieppe, 7 t. (1746).

L'Esguillon, l'*Epervier*, 15 t., 14 p., 27 h. (1781), l'*Espérance*, 90 t. (1783).

Le Vasseur de Villeblanche le *Fanfaron* (1781).

Léveillé, lieut. de vais., la *Vengeance*, 220 t. (1795-1796).

Lhermite Pierre-Louis, né le 20 décembre 1761, mort le 22 mars 1828, contre-amiral (1), pp. 148, 207, 214, 230, 234.

Lhermite Pierre-Simon (père du précédent), né en 1737, quatre courses, dont trois comme cap. (1756-1763), la *Fleur-de-Mer*, 80 t., 16 c., 3 p., 72 h. (1778), le *Rohan-Soubise*, 300 t., 20 c. (1780), p. 148.

Liard Charles, le *Dragon* (1798).

Libert Louis-Hercule, de Boulogne, l'*Union*, 68 t., 6 c., 10 p., 74 h. (1747).

Libert Louis (fils), de Boulogne, le *Duc-d'Aumont*, 105 t., 16 c., 8 p., 98 h. (1757).

(1) États de services dans *Bull. Union Faulconnier* : II, 1899, p. 81 ; *Ibid.*, I. 1898, p. 137.

Lion François-Ignace, le *Héros*, 2 c., 5 p., 35 h. (1797), le *Chasseur*, 31 t., 2 c. (1803).

Lion Gaspard, l'*Hirondelle*, 25 t., 4 c., 6 p., 50 h. (1757), le *Vengeur*, 12 c., 114 h. (1758), la *Franche-Maçonnerie*, 140 t., 16 c., 6 p., 107 h. (1762).

Loiseau François, p. 17.

Looten Nicolas, pp. 7, 8, 9.

Lorgerie chev. de, du roi, le *Malin* (1781).

Loriole Pierre-Benoît, le *Cartouche*, 15 t. (1797), le *Vigilant*, 14 c., 54 h. (1799).

Lotteere Joannès, le *S.-Jean*, dit l'*Espagnol*, de Calais, 10 t., 7 p., 31 h., le *Mercure-Volant*, 85 t., 10 c., 4 p., 89 h. (1744).

Lux Andris-Théodore, le *Walacker*, 25 t. (1748).

Lux Jean, la *Comtesse-de-Buzançois*, du Havre (1781).

Maccatter Edw., américain, la *Princesse-Noire*, 120 t., 20 c., 22 p., 110 h. (1780-1781), pp. 122, 128, 130, 152, 169.

Macquet Charles, de Calais, la *Victoire*, 40 t., 8 c., 12 p., 48 h., le *Don-de-Dieu*, 20 t., 2 c., 4 p., 37 h. (1757).

Maes Martin, la *Royale*, 200 t., 20 c., 250 h. (1744-1745), p. 7.

Magery Joseph, américain, le *Sans-Peur*, 70 t., 8 c., 46 h. (1782-1783), p. 122.

Malo Gaspard, l'*Araignée*, 4 t., menues armes, 8 h. (1793), les *Grâces*, 4 c., 20 h. (1793), premier lieut. de Terragno sur la *Victoire* (1798), le *Courageux*, de Boulogne, 34 t. (1798), l'*Adèle*, de Calais, 50 h., le *Surprenant* (1799), le *Cherche-Après* (1800), le *Décidé*, 50 t., 14 c., 50 h. (1807), la *Victoire*, 15 t. (1808), le *Furet*, 95 t., 6 c., 58 h. (1809-1810), la *Vengeance*, 16 t., 1 car., 19 h., l'*Intrépide*, 26 t., 2 car., 5 esp., 21 h. (1810), la *Victoire*, 23 t., 2 car., 14 h. (1812), pp. 209, 238.

Marand, l'*Aigle* (1782).

Marbaisse Pierre-Thomas, le *Petit-Dunkerque* (1782-1783), la *Fantaisie*, menues armes, 32 h. (1796), le *Flibustier*, 14 c., 63 h. (1797), l'*Incroyable*, 80 t., 14 c., 67 h. (1798), le *Vigilant* (1798).

Margollé, de Calais, le *Vengeur* (1796), le *Voltigeur* (1797), le *Polycarpe* (1798).

Marion, l'*Hirondelle*, 4 c., 46 h. (1758).

Marshal Joseph, le *Searcher*, de Calais, 40 t., 6 c., 40 h. (1781).

Marten F.-J.-B., le *Constant*, 20 t., 6 p., 16 h. (1793), p. 235.

Massé Frédéric, le *Curieux* (1811).

Maurancourt Georges-Louis, né à Hanovre, le 24 juin 1746, l'*Escroc*, 30 t. (1780), le *Petit-Chasseur*, 15 t., 4 p., 19 h., l'*Enfant-de-la-Patrie*, 18 c., 12 p., 249 h., la *Cérès*, la *Malicieuse*, corvette de la République (1798), une prame de la Flotille en 1805, lieut. de vais. (1793), mort en juillet 1810.

MAY, Thomas, américain, l'*Eclair*, 40 t., 2 c., 10 p., 25 h. (1781).

MAYON Vincent, l'*Hirondelle*, 25 t. (1758).

MÉNAGE Max, second de *Calonne* (1782), la *Bernardine*, 14 c., 10 p., 70 h., la *Vipère* (1782), l'*Insatiable*, 18 c., 109 h. (1782-1783), p. 152.

MENENTEAU, la *Sophie* (1793).

MERCHANT Stephen, de Boston, le *Prince-Noir*, 80 t., 16 c., 32 p., 65 h. (1779).

MERLIÈRE Benjamin-Jean, le *Décidé*, 50 t., 16 c., 85 h. (1788).

MERLIÈRE Léonard-Louis, la *Victoire*, 55 t., 2 c., 24 h. (1800), le *Glaneur* (1808), chevalier de la Légion d'honneur.

MESTDAGH Jean-Baptiste-Nicolas, bateau canonnier nº 6 (ans IX-XII), la *Jeune-Sophie* (an XII), le *Vigilant* (an XII), le *Chien-Marin* (an XII), la *Ville de Gand* (an XII-1808), le *Dalmate*, l'*Albanais*, le *Tilsitt*, vaisseaux de 74 et de 80 (1808-1809, 1809-1811, 1811), le *Contre-amiral Crul* (1811-1812), le *Mercure* (1812). Adjudant du contre-amiral Lhermite en 1809.

MEULEBECQUE François, le *Comte-de-Dillon*, 40 t., 6 c., 12 p., 41 h. (1778).

MEULENAER André, la *Sirène* 2 c., 22 h. (1797).

MEULENAER Jean, le *Hardi-Mendiant*, 70 t., 8 c., 6 p., 54 h. (1758), le *Hardi*, 120 t., 16 c., 6 p., 78 h., la *Comtesse-de-Brionne*, 300 t. (1778), la *Jeune-Dunkerquoise*, 90 t., 9 c., 45 h. (1780-1782), le *Sans-Pareil*, 8 c., 39 h. (1793), le *Subtil*, 14 c. de 6 et de 4 (1795), le *Hasard*, 2 p., 19 h. (1796), le *Bonaparte*, 15 c., 24 h. (1797), le *Sans-Pareil* (1800), pp. 223, 224.

MEYNE François-Jacques (aussi MEYNNE), le *Comte-de-S.-Germain*, 100 t., 12 c., 8 p., 100 h. (1757), la *Belle-Jardinière*, 6 c., 65 h. (1758), la *Comtesse-d'Hérouville*, 128 t., 14 c., 75 h. (1762), le *Marcheur*, le *Voltigeur*, 12 c., 63 h. (1781-1782), la *Légère*, 14 c., 65 h. (1797-1798), capitaine de vaisseau (1802), pp. 207, 231, 234, 238.

MEYNNE Louis, l'*Actif*, 16 t., 1 car. de 18, 22 h. (1810).

MEYNNE P. cap. de vaisseau.

MEYRICK Joseph, américain, l'*Union-Américaine*, 40 t., 2 c., 4 p. (1780).

MILLE Pierre, le *Comte-de-Flandre*, 65 t., 10 c., 4 p., 62 h. (1761-1762), p. 221.

MOLLEGAERT J.-J., le *Triton*, 35 t., 4 c., menues armes, 29 h. (1793), p. 235.

MONNIER, la *Revanche*, 12 c., 87 h. (1758).

MORAN John, américain (de son vrai nom HOWLIN), l'*Aigle*, 14 c., 4 ob., 4 p., 90 h. (1782-1783).

MORANCOURT, p. 238.

MOREL Charles-Henri-Pierre, pp. 133, 206.

MOREL Dominique, pp. 214, 224, 234.

Morel Jacques-Antoine, le *Norvégien*, 139 t., 8 c., 28 h. (1809).

Morel Jacques-Gérard, le *Furet*, 10 t., 6 p., 20 h. (1745-1746), le *Pèlerin*, 70 t., 10 c., 14 p., 61 h. (1747), la *Mouche*, 20 t. (1748), l'*Eté*, 6 c., 50 h. (1757), le *Marquis-du-Barail*, 160 t., 14 c., 4 p., 127 h. (1758), la *Dunkerquoise*, 180 t., 20 c., 170 h. (1779), pp. 24, 25, 31, 133, 137.

Morel Jean-Antoine, la *Princesse-de-Robecq*, 10 c., 12 p., 79 h. (1778), le *Jeune-Lion*, 40 t. (1780).

Morel Jean-Laurent, le *Républicain*, menues armes, 20 h. (1793).

Morel Jean-Nicolas, le *Lévrier*, 70 t., 8 c., 6 p., 70 h. (1756), l'*Actif*, 100 t., 12 c., 10 p., 120 h. (1757), p. 51.

Morel Pierre-Joseph, l'*Actif*, 2 c., 21 h. (1796), le *Iéna*, 64 t., 18 c., 60 h. (1806-1807), le *Brave* (1808-1809), le *Singe-en-Batiste*, 36 t., 12 c. (1809-1810), le *Poisson-Volant*, 13 t., 1 c., 6 car., 31 h. (1810), pp. 206, 234.

Mory Pierre, de Calais, le *Sans-Peur*, 5 c., 28 h. (1799).

Mougin François, le *Necker*, 16 c., 4 p., 8 esp., 88 h. (1781).

Moultson John, la *Subtile*, 35 t., 6 c., 16 p., 40 h. (1780), la *Victoire*, 150 t. (1781), la *Sophie*, 70 t., 14 c., 111 h. (1782-1783), sous-lieut. de vais. (1786), cap. de vais. comm^{t} la division de l'Escaut (1792-1793), la *Tribune* et deux autres bâtiments (1796), la *Société*, 80 t., 36 h. (1801). Chef de division (1802), pp. 128-130, 207, 208, 212, 219, 234.

Moultson Jean-Henri, l'*Alcyon* (1804).

Moultson Henri-M., enseigne de vaisseau.

Mulard, la *Virginie* (1799).

Mundelaers Léonard, le *Hareng-Couronné*, 102 t., 10 c. (1747-1748).

Muschert Jean, de Hambourg, l'*Imprenable*, 14 c., 47 h. (1799).

Muskeyn, pp. 224-226.

Naninck, le *Renard*, 14 c., 54 h. (1799).

Naullau, de Calais, la *Victoire*, 40 t. (1748).

Négus Bennett, la *Marquise-de-Morbecq*, la *Civilité*, 100 t. 16 c., 20 p., 78 h. (1780-1781), le *Franklin*, 280 t., 22 c., 170 h. (1781), pp. 129, 130.

Nepveu François, le *Bon-Génie* (1782).

Neuts J.-B., le *Jean-Bart*, 50 t., 6 c., 33 h. (1793), p. 235.

Nevès François, de Lisbonne. le *Mercure*, 20 t., 3 c., 2 p., 27 h. (1811).

Neveu Jacques, p. 235.

Noel Marc, le *Flibustier*, de Calais (1793).

Nosten, le *Tonnerre*, 8 c., 45 h. (1799).

Olivier Benjamin-L., l'*Eglé* (1807-1808), le *Diable-à-Quatre*, 58 t. (1809), l'*Aimable-Julie*, 46 t., 8 c., 47 h. (1810-1811).

Ollivier Charles-François, l'*Espion*, 2 p., 9 h. (1799), le *Nouveau-Décidé*, 2 c., 27 h. (1800).

Oreille J.-B., le *Custine*, 60 t., 4 c., 34 h. (1793), la *Poursuivante*, 24 c. de 24, 20 de 8, 4 can. de 36 (1800), pp. 228, 235.

Paillet Nicolas, de Dieppe, l'*Amaranthe*, 180 t., 15 c., 2 p., 200 h. (1757).

Paillet Oudart, le *Raton*, 50 t., 6 c., 55 h. (1757).

Pain William, américain, la *Vengeance*, 80 t., 16 c., 6 p. (1781).

Palette Claude, de Boulogne, la *Marie-Louise*, 12 t., 4 p., 19 h. (1747).

Papin Philippe, l'*Hiver*, 6 c., 6 p., 53 h. (1757).

Pardinas Ambrosio-Alvarez, le *Faucon* (1783).

Parquet Charles-Adrien, de Dieppe, le *Jason*, 14 c., 47 h. (1799).

Paulmier, le *Furet*, 4 p., 13 h. (1796).

Payen, p. 65.

Pelistor, le *Lévrier*, 8 c., 60 h. (1758).

Pellicot Charles-François, le *Mandrin*, 6 t. (1782).

Pépin Félix, de Honfleur, le *Sans-Peur*, 18 t., 1 c., 18 h. (1793).

Périche Simon, la *Fortune*, 15 t., 2 c., 6 p. (1782).

Perret Jacques, le *Hasard*, 4 c., 50 h. (1758), la *Volage* (1763), l'*Agneau*, 6 c. (1778), la *Revanche*, 180 t., 20 c. (1779-1780), la *Royale*, 60 t., 5 c., 56 h. (1781-1782).

Pessey Jean, l'*Elisabeth*, 52 t., 8 c., 8 p., 51 h. (1759).

Pestel François, le *Vernon*, 60 t., 8 c., 10 p., 62 h., la *Lutine*, 8 c., 70 h. (1759).

Petit Jean-Nicolas, la *Victoire*, 130 t. (1781), le *Sans-Peur*, 100 t., 17 c., 119 h. (1781-1782).

Pieters, le *Petit-Décidé* (1799).

Piquendaire, de Boulogne, le *Génie* (1813).

Plucket Pierre-Édouard, pp. 175, 197, 200, 207.

Pollet François, le *S.-Jean*, 10 t., 3 p. (1744).

Pollet J.-B., le *Jupiter*, 14 c., 55 h. (1798), le *Sauvage* (1798 et 1807), le *Persévérant* (1811).

Portier Antoine, le *S.-Jean*, 10 t., 4 p., 21 h. (1744), l'*Espérance* (1746).

Potier l'aîné, la *Dunkerquoise*, 8 c., le *Renard*, 10 c., 60 h. (1759).

Poure Antoine (précédemment Poer), le *Duc-de-Rambouillet*, de Boulogne, 40 t., 6 c., 10 p., 61 h. (1747), p. 85.

Poure François, le *Prétendant*, 20 t., menues armes, 27 h. (1744).

Poure Louis, le *Lévrier-Volant*, 15 t., 4 c., 4 p., 36 h. (1746).

Promkert Michel, le *S.-Michel*, 60 t., 6 c., 4 p. (1744).

Quéhen Nicolas, la *Jalousie*, 10 c., 6 p., 71 h. (1748), p. 18.
Quimper J.-B., le *Glaneur* (1761).

Rammez, le *Flibustier*, 14 c., 53 h. (1810).
Rault Jean-François, le *S.-François*, de Boulogne, 12 t., 1 c., 2 p., 18 h. (1748).
Ravizy Jean, le *Dumouriez*, 10 t., menues armes, 10 h. (1793).
Renaux, le *Général-Caffarelli* (1810).
Reven Jacques, le *Cartouche*, 50 t., 10 c., 12 p., 46 h. (1782-1783), l'*Heureux-sans-culotte*, 90 t., 8 c., 39 h. (1793), le *Furet*, 43 t., 8 c., 39 h. (1793).
Reynaud Ferdinand, le *Comte-d'Ayen*, 130 t., 16 c., 12 p., 115 h. (1757-1758), p. 55.
Rheims François de, de Calais, le *Visiteur* (1780).
Richardson Nicolas, le *Mousquetaire* (1782-1783).
Ripner William, américain, le *Serpent* (1780), le *Prince-Noir* (1781), la *Mouche*, 40 t., 12 c., 6 p., 48 h. (1781-1782), le *Commandant*, le *Petit-Commandant* (1782), le *Sans-Peur*, 25 t. (1793), le *Petit-Diable*, 8 c., 44 h. (1795), le *Marsouin*, 14 c., 50 h., la *Désirée* (1800), lieut. de vais. (1794), cap. de frégate (1802), pp. 128-130, 220, 234.
Robert Charles-François, lieut. de frég., la *Comtesse-de-la-Serre*, 300 t., 22 c., 209 h. (1757), la *Terpsichore* (1758), la *Jeune-Madeleine*, 2 c., 35 h. (1793), le *Poisson-Volant*, 81 t., 10 c., 64 h. (1793), p. 235.
Roberts Thomas, l'*Escamoteur*, 65 t., 10 c., 53 h., le *Trial*, 12 h. (1782).
Roger Nicolas, le *Duc-de-la-Vauguyon* (1778-1779), le *Comte-de-Maurepas* (1779).
Rombout Evrard, la *Mouche*, 20 t. (1778), le *Frère-Pierre* (1747).
Rombout Jean, la *Palme*, 50 t., 6 c., 8 p., 60 h. (1744), le *Prince-de-Conti*, 50 t. (1748), pp. 7-9.
Roomont Henri, le *Crocodile*, 30 t., 2 c., 8 p., 38 h. (1756).
Roquefeuil chev. de, caïche du roi, le *Mutin* (1779).
Rosmadec, du roi, la *Fine* (1745), pp. 17, 19, 23.
Rousseau Mathieu, le *Bon-Ami* (1812).
Routier, le *Courageux* (1811).
Roux Honoré, la *Comtesse-de-Provence*, 150 t., 18 c., 130 h. (1778-1780), pp. 2, 133.
Royer J.-B.-Charles, pp. 130-154, 169, 171.
Ryan Luc, irlandais, le *Sans-Peur*, 18 c., 12 p., 100 h. (1779-1780); le *Calonne*, 350 t., 27 c., 216 h., pp. 128-130, 152.
Ryend Georges, américain, le *Phénix*, 130 t., 12 c., 53 h. (1781), p. 128.

Sagot Pierre-François, de Calais, le *Jason*, 14 c., 51 h. (1797).

Saignez, le *Vengeur*, 12 c., 14 h. (1759).

Saint-Allouarn de, frég. du roi l'*Emeraude* (1745), pp. 17, 24, 25.

Sallé Jean, la *Duchesse-de-Penthièvre* (1745), p. 36.

Salvetat Simon-Robert, de Honfleur, la *Pensée*, 2 c., 31 h. (1798).

Sannier Antoine-Noël, le *Romieu*, 61 t., 6 c., 8 p., 72 h. (1745-1747), la *Victoire*, 40 t., (1747).

Saujon, le *Carillonnenr*, 8 c., 55 h., le *Saujon*, 8 c., 8 p., 65 h. (1758-1762).

Sausted Charles, l'*Epervier*, 18 t., 6 c., 24 h. (1793).

Sauvage-Cornu François, le *Vengeur* (1798).

Sauvage Jacques, de Boulogne, l'*Impromptu* (1805). le *Rôdeur* (1808).

Sauvage Jean-Nicolas, le *Petit-Compère-Mathieu*, 18 h. (1781).

Sauvage Pierre, le *Prince-de-Conti*, 50 t., 8 c., 6 p., 60 h. (1746-1748), p. 53.

Sauvé Pierre, le *Maréchal-duc-de-Noailles*, 160 t., 14 c., 12 p., 118 h. (1761-1762).

Saveru René-Laurent, le *S.-Michel*, 60 t., 6 c., 4 p., 58 h. (1744), la *Parfaite*, 100 t., 10 c., 10 p., 72 h. (1745).

Scorssery Henri-Alexis, la *Résolue*, 21 t., 4 p., 15 h. (1793), l'*Ami-des-lois*, 40 t., 10 c., 36 h. (1793), l'*Antechrist*, 14 c., 61 h. (1801), p. 235.

Ségur Pierre, le *Coureur* (1807).

Seille J.-J., de Dieppe, la *Bellone* (1796), l'*Espérance*, 14 c., 48 h. (1797), le *Jason*, 14 c., 58 h. (1798)., le *Télégraphe*, le *Clairvoyant*, menues armes, 19 h. (1801), l'*Amiral-Bruix* (1805-1807).

Seille Robert de, de Calais, la *Diane* (1744).

Separuvigi J., le *Dumouriez*, 10 t. (1793).

Sereghiers, le *Zéphir* (1810-1811).

Séron, l'*Alexandre* (1810), le *Jules* (1810).

Sevry, la *Virginie* (1800).

Smith John, américain, la *Résolution*, menues armes, 13 h. (1781).

Soubitez, la *Joséphine*, la *Fortunée* (1810).

Sparrow-Swas Victor, de Boston (Amérique), le *Ribotteur*, 3 c., 22 h. (1799), l'*Intrépide*, l'*Imprenable*, 86 t., 14 c., 52 h. (1800), le *Clairvoyant*, 45 t., 55 h. (1801), p. 241.

Spyns, la *Minute* n° 2 (1811).

Starck John-Frederick, de Stettin, le *Héros-du-Nord*, 55 t., 4 car., 2 p., 53 h., l'*Aimable-Madeleine* (1810).

Sueur Charles, le *Conquérant*, 75 t., 8 c., 10 p., 99 h. (1744), le *Comte-de-Lowendahl*, 20 t., 2 p., 23 h. 1745).

Sutton Gilbert-Benjamin, le *Benjamin*, 3 t., 15 h. (1745), le *Lion*, 20 t., 4 p., 30 h. (1756).

Suywers, la *S.-Geneviève*, 30 t., 4 c., 6 p., 46 h. (1744).

Swardroff François-Xavier, la *Catherine* (1798), le *Brave*, 58 h. (1809), le *Comte-d'Empire-Vandamme*, 2 c., 2 car., 30 h. (1810), p. 238.

Tack Ch.-L.-M., le *Vaillant-Custine*, 60 t., 4 c., 8 p., 39 h. (1793), le *Petit-Vengeur*, 14 c., 29 h. (1798), le *Vengeur*, 14 c., 105 h. (1799), p. 235.

Talbot, pp. 26, 27.

Tellier R., l'*Incroyable* (1798).

Terragno Ad.-L., la *Victoire*, 49 t., 2 c., 18 h. (1798), la *Fortune*, 32 t., 2 c., 2 car., 16 h. (1809), la *Victoire*, 27 t., 4 c., 39 h. (1810), la *Virginie*, 10 t., 1 c., 14 h. (1811), p. 238.

Tessenaer Jean, le *Comte-de-Maurepas*, 40 t., 4 c., 12 p., 36 h. (1778-1779), ens. non entretenu (1796), p. 136.

Teste J.-B., le *Terrible*, 25 t., 4 c., 8 p., 36 h. (1744), le *Voltigeur*, 70 t., 6 c., 6 p., 52 h. (1746-1748), p. 18.

Thueux Jean-Denis, la *Guillotine*, 25 t., 2 c., 26 h. (1793).

Thuron-Lafargue, le *Comte-de-S.-Germain*, 100 t., 12 c., 6 p., 101 h. (1758).

Thurot aîné, le *Poisson-Volant*, cotre de la République (1794).

Thurot François, pp. 10, 51, 59-102, 178.

Tièse Alberts, le *Poisson-Volant* (1810).

Tiphaigne Pierre, la *Malice*, 60 t., 8 c., 60 h. (1762-1763).

Tivier-Leclaire ou Leclerc, le *Maraudeur*, 50 t., 8 c., 8 p., 50 h. (1759), p. 165.

Tourneur François, le *S.-Pierre-le-Grand*, 18 t., 4 c., 8 p., 25 h. (1778).

Tricon A., la *Messaline* (1811), p. 237.

Tristram Laurent-Edmond, la *Seringue*, 2 p., 8 h. (1793).

Trosse Nicolas-Pierre, le *Cornichon*, 60 t., 6 c., 6 p., 48 h. (1778), le *Frelon*, 100 t., 12 c., 10 p., 90 h. (1778-1779), reçoit une épée du roi, pp. 133, 135, 136, 147.

Valck Omar, l'*Amitié*, 20 t., 1 c., 6 p., 33 h. (1744), le *S.-Bernard*, 20 t., 3 c., 4 p., 24 h. (1746).

Vancaester Antoine, p. 133.

Vandenabel Henri-Michel, le *Vide-Goussset*, 4 c., 30 h. (1797).

Vandermersch Jean, le *Hardi-Mendiant*, 32 t., 6 c., 6 p., 42 h. (1746-1748), la *Jalousie* (1748).

Vandewalle J.-W., le *Baptiste*, 11 t., 2 p., 13 h. (1793), l'*Espoir*, 2 p., 17 h. (1797).

Vandezande Jean, ens. non entretenu, le *Subtil* (1796), le *Prodige*, 14 c., 88 h. (1797), p. 238.

Vandomber, pp. 133, 221.

Vanhaverbeck J.-B.-P., le *Singe-en-Batiste* (1810).

Vanhoucleghem Michel, le *Cherche-Fortune*, 10 t. (1748).

Van Maestrecht, p. 24.

Vanstabel François-Augustin, né en 1735.

Vanstabel Pierre, né le 8 novembre 1744, la *Dunkerquoise*, 200 t., 20 c. (1779-1780), le *Rohan-Soubise*, 300 t., 160 h. (1780-1781), lieut. de frég. pour la campagne, puis à demeure (1781-1782), une épée du roi (1781), le *Robecq*, 300 t., 20 c., 2 ob., 6 p., 205 h. (1782), mort contre-amiral le 30 mars 1797, pp. 148, 168, 200, 207, 223, 224, 226.

Vanvlieme Jean, le *Cartouche*, 3 c., 2 ob., 2 p., 20 h. (1798). le *Courageux*, 14 c., 60 h. (1799), l'*Anacréon*, 136 t., 16 c., 85 h. (1807), le *Passe-Partout* (1808), le *Brave*, 85 t., 4 c., 8 car. (1810), la *Revanche* (1808-1809).

Vauvlieme Henri, le *Vandezande* (1798), le *Brave* n° 2, 4 c., 24 h. (1811).

Varin Pierre, la *S.-Geneviève*, 120 t., 20 c., 150 h. (1747-1748).

Vasse Antoine, le *Gaillard-Goutteux*, 6 p., 10 h. (1746), l'*Aventurier*, 35 t., 8 c., 49 h., l'*Hirondelle*, 25 t., 6 c., 4 p., 50 h. (1758).

Vasseur J.-F., le *Châtelain*, de Boulogne, 60 t., 6 c., 6 p., 52 h. (1758).

Vasseur Pierre-Antoine, les *Grâces*, 4 c., 21 h. (1797).

Veef Thomas, la *Sourde-Oreille* (1798-1799).

Verhulst J.-J., le *Machault*. 220 t., 14 c., 14 p., 184 h, (1757).

Versteeg Michel, la *Sourde-Oreille*, 12 h., 12 fusils, le *Surveillant*, 12 fusils, 13 h. (1798).

Villeneuve Jacques, l'*Aventurier*, 40 t., 8 c., 4 p., 60 h. (1758), le *Chaulieu*, 120 t., 14 c., 10 p., 85 h. (1779), cap. de frégate (1802), lieut. de vais. (1812), chev. de S.-Louis (1818) (1), pp. 49, 59, 138, 234.

Warnier A.-T., de Calais, la *Mouche*, 14 c., 49 h. (1801).

Wasselin, de Boulogne, le *Grand-Napoléon* (1808).

Westerman Jacob, de Hambourg, le *Renard*, 41 t., 4 car., 38 h. (1810).

Williaert Charles, le *Maraudeur*, menues armes, 20 h. (1796). Offi. de marine (1802), p. 234.

Wynnaert Gaspard, le *Duc-d'Estissac*, 180 t., 20 c., 148 h. (1779).

Wynnaert Gaspard, père (1744-1748).

(1) H. Piers, le *Propagateur*, journal, *Archives du Nord*. t. IV p. 054.

TABLE DES PLANCHES

* *Thurot*, d'après l'estampe rarissime communiquée par M. A. de Rosny [1] ..... Frontispice

Lougre et dogre 16–17

Senaut et goélette 32–33

Ketch et brigantin 48–49

* *Poupe de la « Terpsichore »*, d'après l'original aux Arch. Mar. Dunk 64–65

Bellandre et felouque 96–97

* *Royer*, Bib. Nat., Est., *Portraits* 128–129

Prise de « l'Eglé », capitaine Olivier, par le *Royal-Georges*, le 8 janvier 1808, d'après le dessin original de J.-B. Gillie, communiqué par Mlle Hauterive 160–161

* *Plucket* Pierre-Édouard, portrait exécuté par A.-L.-B. Desmit, (1812-1885), orig. au musée de Dunkerque 176–177

Hourque et galiote à bombes 192–193

* *Lettre de marque* (1810). En-tête, original à M. Henri Durin. 208–209

Le Carnaval d'un Corsaire dunkerquois (1808), d'après l'aquarelle de N. Conseil, appartenant à l'auteur. — En 1808, la nuit du mardi gras au mercredi des Cendres, le lougre le *Furet* (180 t., 4 c., 80 h.), capitaine Gaspard Malo, prend la mer. Le capitaine a ordonné à ses hommes de garder leurs costumes de Carnaval et de se munir de faux-nez. Dans la matinée, à 15 milles de Dunkerque, il aperçoit une galiote hollandaise lourdement chargée. Il lui gagne l'avantage du vent et laisse porter. Il a commandé : « Uyt den Neuzen ! » Les nez dehors ! Ses hommes, costumés et masqués, dansent sur le pont en chantant les refrains carnavalesques de la Bande des Pêcheurs. Le hollandais, sans méfiance, puisque le lougre ne se livre à aucune démonstration hostile, se laisse approcher. Lorsque le beaupré du *Furet* passe à longer le bossoir de la galiote, la bande des masques saute à bord, et s'en empare en un tour de main. Le jour même, la prise est conduite à Dunkerque et déclarée bonne. — E. Debacker, *Le Carnaval d'un corsaire dunkerquois* (1808), Dunkerque, 1911, in-8° 224–225

* *Entrée d'une prise de J.-M. Bart en* 1813, d'après une peinture sur verre contemporaine 240–241

[1] Les marchands d'estampes découvrirent une ressemblance entre Thurot et le Prétendant Charles-Édouard. Dans le cartouche, ils supprimèrent le nom de Thurot et le remplacèrent par celui du Prétendant, dont la vente leur paraissait plus assurée.

Noté. — Les planches marquées d'un * ne figurent que dans l'édition in-8°.

TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS VII

CHAPITRE PREMIER

GUERRE DE LA SUCCESSION D'AUTRICHE
(1744-1748).

. — LA PAIX INSTABLE :

Corsaires hollandais, suédois, danois, et forbans rendent les mers peu praticables. — Alertes en 1719 et 1733 ; déclaration de guerre en 1744. — Légère amélioration du port de Dunkerque 1

II. — LES AFFAIRES D'ÉCOSSE :

Vaine tentative de Jacques III en décembre 1715. — Organisation du complot jacobite à partir de 1737. — Préparatifs sur la côte abandonnée. — Antoine Walsh, Héguerty et Ruttledge. — Combat soutenu par le *Du-Teillay* et l'*Elisabeth ;* mort de Pierre Dehau (20 juillet 1745) ; Walsh et Claude Durbé débarquent le Prétendant en Écosse ; efforts du gouvernement français pour secourir Charles-Édouard ; entreprises mal conçues et mal exécutées ; abandon de tous les projets ; les capitaines Dumay, Anguier, Cheyné, Mathieu Dumont à la recherche du Prétendant. — Charles-Édouard débarque à Roscoff (10 octobre 1746) 5

III. — QUELQUES ÉPISODES DE COURSE :

Les capitaines de mer sortent dès le début de la guerre. — Les croiseurs anglais ; la navigation masquée ; le virus

de la sensibilité. — Rapports des corsaires dunkerquois avec les Hollandais et les Flamands autrichiens. — Mœurs maritimes 34

CHAPITRE II

LA GUERRE DE SEPT ANS
(1756-1763).

I. — Le réveil de la course :

Mort de François Bart (22 avril 1755). — Encouragements donnés à la course. — Rétablissement du port. — Les meilleurs capitaines de cette guerre 44

II. — Pierre-Jean Bart :

Les campagnes de l'*Harmonie* et de la *Danaé*. — Mission au Canada. — Le combat du 27 mars 1759 ; la *Danaé* succombe ; mort glorieuse de Pierre-Jean Bart et de son fils, Benjamin Bart 51

III. — François Thurot :

Ses débuts. — Comment il conquit la faveur du maréchal de Belle-Isle. — Campagne de la *Friponne* (1756). — Thurot, nommé capitaine de flûte, commande une escadrille, et accomplit une longue expédition (1757-1759). — Les projets du gouvernement : tandis que le maréchal de Conflans sortira de Brest, Thurot exécutera une diversion contre l'Écosse ou contre l'Irlande. — L'expédition de Carrickfergus. — Organisation compliquée de l'armement de Thurot : difficultés financières et judiciaires ; l'espionnage sévit ; le personnel est difficile ; un officier rouge : le brigadier de Flobert, vaniteux, incapable, et malfaisant ; la rade est bloquée par l'ennemi. — Au moment de partir, Thurot découvre que son plan est vendu aux Anglais. — Le 15 octobre 1769, il profite d'un coup de vent pour gagner le large avec son escadre. — Un rude hiver dans les mers du Nord. — Débarquement en Irlande et prise de Carrickfergus. — L'hostilité des officiers nobles contre le roturier Thurot provoque la perte de l'expédition. Thurot meurt en héros au combat du 28 février 1760, dans la mer d'Irlande. — La liquidation désastreuse de l'armement amène la ruine de l'armateur Briansiaux, seigneur de Milleville 61

IV. — La paix honteuse :

Le bilan de la course est dressé par le greffier de l'Amirauté. — Le traité de Paris (10 février 1763) consacre encore une fois la destruction du port de Dunkerque où un commissaire anglais s'installe à demeure..... 102

CHAPITRE III

LA GUERRE D'AMÉRIQUE
(1778-1783).

I. — Les préliminaires :

Incidents provoqués par les corsaires américains. — Le cas du capitaine Gustavus Cunningham. — Les négociateurs américains en Europe ; les principes philosophiques professés par Benjamin Franklin sont en contradiction flagrante avec les principes appliqués par sa politique. — M. de Chaulieu a ordre de déclarer à M. Frazer, commissaire anglais à Dunkerque, « que ses fonctions cessaient. »..... 105

II. — Les corsaires américains :

Ils usent des facilités que leur offre le gouvernement royal ; quarante-sept capitaines s'installent à Dunkerque. — Le contrat d'armement en flibuste. — L'armateur Jean Torris utilise les smoggleurs pour la course. — Les mésaventures du colonel marquis de Ségur-Bouzely. — Les exploits des capitaines américains..... 116

III. — Royer :

L'intendant de Calonne veut reconstituer l'ancienne escadre de course. — Les débuts du capitaine Royer le mettent d'emblée hors de pair. — Les magnifiques croisières du *Commandant*. — Royer reçoit le commandement d'une petite escadre ; les préparatifs du départ ; premier combat en vue du Gris-Nez ; second combat livré par l'escadre à la pointe de Flamborough, le 30 avril 1780 ; Royer, frappé à mort, succombe le 2 mai. — Les principaux capitaines qui se distinguent. — L'intervention de Beaumarchais. — Signature du traité de Versailles. — Les résultats de la course. — L'armateur Briansiaux. — Un corsaire amarré au Pont-Royal, à Paris..... 130

CHAPITRE IV

LA COURSE AU DIX-HUITIÈME SIÈCLE

I. — L'ADMINISTRATION :

Le roi veut encourager la course. — Les modifications apportées à l'ancienne réglementation ne sont pas toujours heureuses. — Avantages fiscaux ; les armateurs contre les fermiers-généraux. — Le Conseil des Prises. — Refonte du Code des Prises. — L'Amirauté fonctionne à la satisfaction des armateurs..... 155

II. — LES ARMATEURS, LES CAPITAINES, LES ÉQUIPAGES :

Le recrutement des actionnaires ; comment ils revoient rarement la couleur de leur argent, et divers autres abus. — L'*Instruction* pour les capitaines ; pénalités prévues ; influence de la littérature sur les corsaires. — Officiers bleus. — Matelots vagabonds et déserteurs ; levées difficiles ; les mœurs maritimes ne changent guère. — Les déclarations humanitaires foisonnent dans les préambules des cartels concernant les prisonniers, mais ont peu d'effet dans la pratique, et les menus de la prison ne se conforment pas souvent à ceux des tables d'avitaillement. — La question des rançons. — La situation des pêcheurs. — Parfaite organisation réciproque de l'espionnage. 164

CHAPITRE V

LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE
(1789-1815).

I. — LES INSTITUTIONS NOUVELLES :

Situation prospère de Dunkerque à la veille de la Révolution. — Les demandes des cahiers du Tiers-État en matière maritime. — La franchise de Dunkerque disparaît. — La course est menacée par la Philosophie, mais les nécessités de l'heure lui valent sa revanche. — Suppression de l'Amirauté ; rôle des Tribunaux de commerce. — La complexité des lois et des règlements déroute des juges

peu compétents. — Les exigences du fisc. — Le règlement du 2 prairial an XI. — Le chaos judiciaire et administratif ; pour en sortir, Laurent Coppens propose le rétablissement de l'Amirauté. — Incroyables abus de l'armement. — Les *Réciproquos*. — Les véritables conditions de la course sont oubliées. — Toujours l'influence de la Philosophie, qui a le tort de ne pas tenir compte des réalités ; elle énerve l'action des nôtres au profit de l'ennemi..... 180

II. — Les corsaires de 1793 :

Préparatifs de guerre. — Dumouriez fait appel aux corsaires de Dunkerque. — Les corsaires prennent la mer. — Ils recrutent plus facilement leurs équipages que les bâtiments de la République. — Vibrants appels du ministre Dalbarade, du commissaire Toustain, de l'amiral Vanstabel..... 202

III. — Le siège de 1793 et la Terreur :

Un premier avertissement. — Toustain fait ses préparatifs, et arme une division de batteries flottantes dont il confie le commandement à Castagnier. — Le rôle de la marine et des corsaires pendant le siège. — Enthousiasme révolutionnaire et armements. — Renonciations et arrestations : Toustain, Gamba, Taverne, Coppens, Brier-Artus, P.-A.-M. Bart, Moultson. — Loyalisme des capitaines américains. — Florent Guyot et la citoyenne Guyot font un tour en rade sur le *Jean-Bart*..... 213

IV. — Les coquilles de noix :

La faveur dont jouissent les flotilles de petits bâtiments. — Expédition de Joseph-Pierre Allemès et de Jean Meulenaer au nord. — Projets contre Walcheren. — Expédition avortée de Muskeyn. — Les côtes menacées. — La fâcheuse affaire de la *Désirée*. — Des divisions navales vont rejoindre la Flottille de Boulogne. — Les « fuites » au blocus continental..... 222

V. — Les derniers corsaires :

Conditions peu favorables à la course. — Les bénéfices s'en ressentent. — Armements au nord, et jusqu'à Dantzig. — Soult fait participer les corsaires aux frais d'érection de la colonne de la Grande Armée..... 233

VI. — L'Épilogue de la course :

Cessation des hostilités. — Renvois de prisonniers. — Les derniers corsaires sont désarmés. — Les liquidations de courses dureront longtemps encore, jusque sous le règne du Roi-Citoyen. — Les dossiers des prises de la Baltique et de la mer du Nord quittent Dantzig et Hambourg, pour venir échouer à Dunkerque. — La poussière s'accumule sur la paperasse qui jaunit dans les greniers des greffes. — Le temps laisse tomber l'oubli où sème les germes de légende sur la mémoire des héros de la Course..... 239

Annexes :

I. — Modèle de congé délivré en 1738..... 243
II. — Lettre de marque anglaise contre les États-Unis d'Amérique (1779)..... 245
III. — Modèle de liquidation générale (1780).... 249
IV. — Acte de Société (1783)..... 253
V. — Engagement d'équipage (1808)..... 257

Capitaines de mer de Dunkerque (1715-1815)... 261

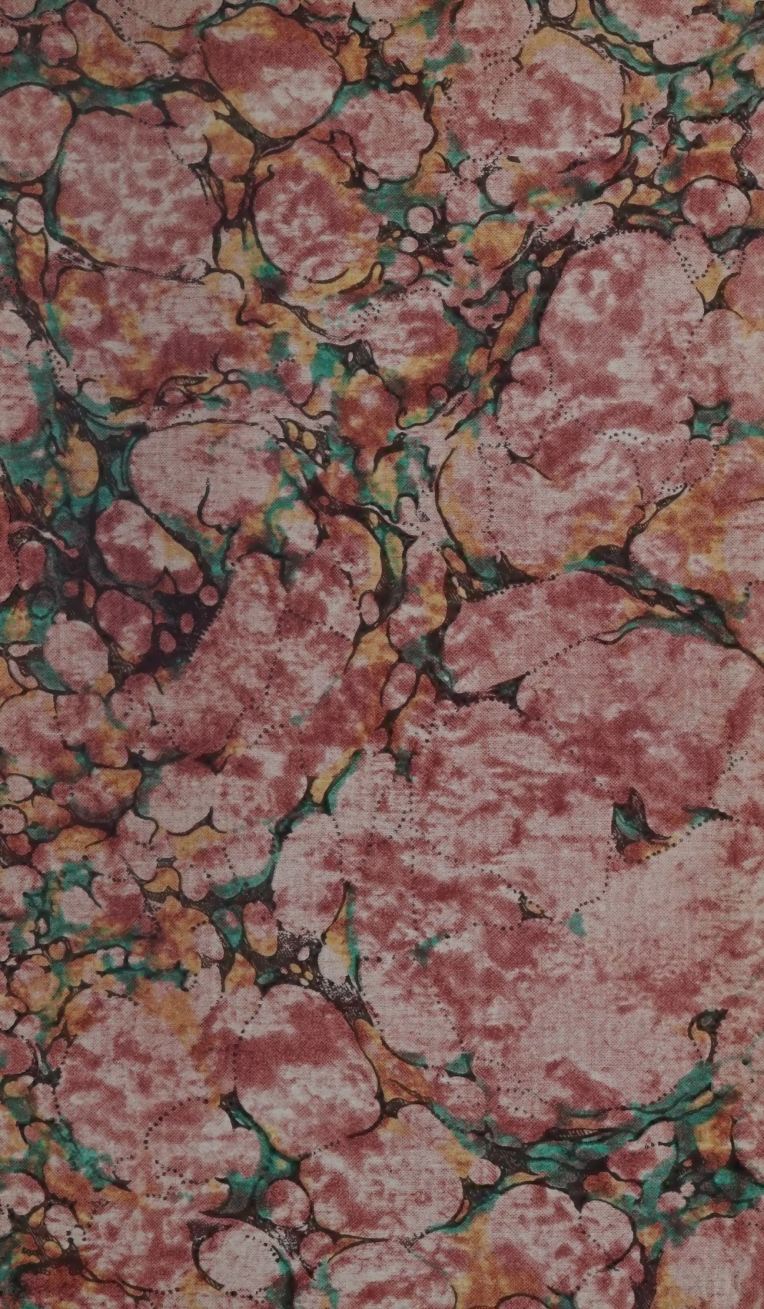
Table des planches..... 285

Table des matières..... 287

TOURS

IMPRIMERIE DESLIS PÈRE, R. ET P. DESLIS

6, rue Gambetta.



UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 122885376